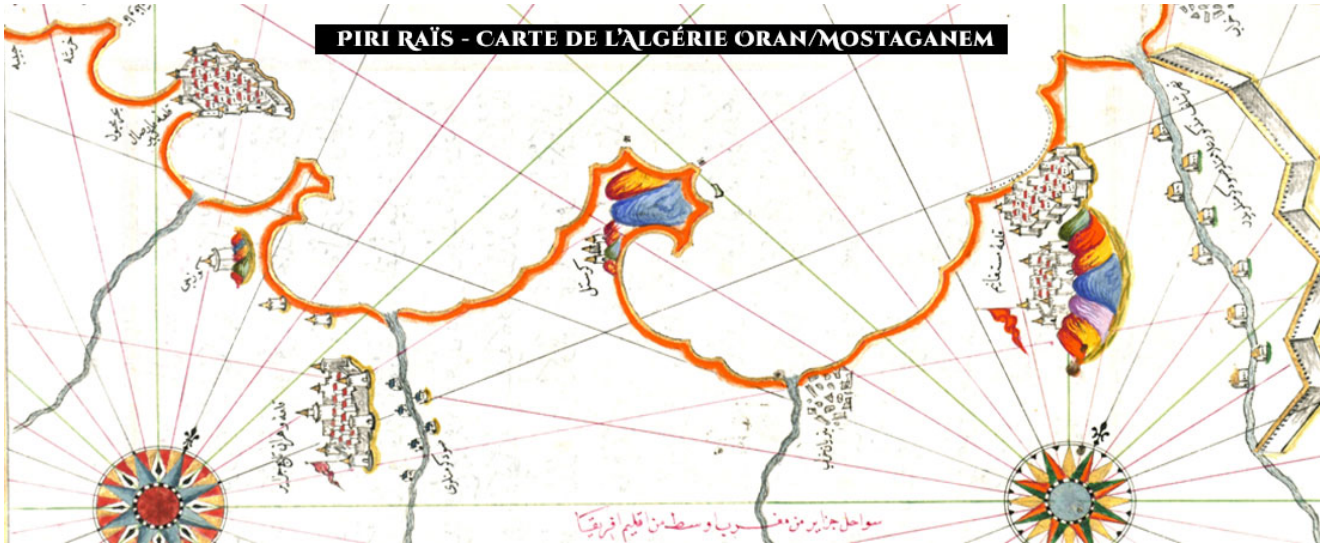
al futuhat



Al-Moujahidine Bahri

A la mémoire de mes maîtres de Mazouna, de Tlemcen et d'Alger

dont le savoir et le dévouement, m'ont tracé la voie et montré le chemin.

AVERTISSEMENT

1 - Chacun des vingt-quatre chapitres est suivi de ses propres notes.

2 - Le système de transcription adopté pour les noms arabes est celui de l'Encyclopédie de l'Islam.

Les noms figurant dans les citations n'ont pas été modifiés.

ABREVIATIONS

A.C.C.M. Archives de la chambre de commerce de Marseille.

A.C.F.A. Archives du consulat de France à Alger.

A.D.B.R. Archives départementales des Bouches du Rhône.

A.E.S.C. Annales, Economies, Société, Civilisation.

A.I.E.O. Annales de l'Institut d'études orientales (Alger).

A.G.G.A. Archives du Gouvernement Général de l'Algérie.

A.M.M. Archives Municipales de Marseille

A.N. Archives nationales (France).

A.O.M. Archives d'Outre-mer (Aix en Provence).

B.S.A.V.T. Bulletin de la Société des Amis du Vieux Toulon.

B.S.G.A. Bull, de la Société de géographie d'Alger.

B.S.G.0. Bull, de la société de géographie d'Oran.

C.T. Cahiers de Tunisie.

E.I. Encyclopédie de l'Islam.

R.A. Revue africaine.

R.A.C. Revue algérienne et coloniale.

R.E.H. Revue des Etudes historiques.

R.H. Revue historique.

R.H.C.M. Revue d'Histoire et de Civilisation du Maghreb.

R.H.M. Revue d'histoire moderne.

R.H.E.S. Revue d'histoire économique et sociale.

RM. Revue maritime.

R.O.M.M Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée.

R.T. Revue tunisienne.

INTRODUCTION

On peut s'étonner de la place qu'occupe la marine de la Régence à l'époque ottomane, dans de très nombreux écrits européens d'histoire, de littérature, de correspondance diplomatique ou de rapports militaires traitant de ce pays. Ce grand intérêt justifie amplement l'importance acquise par cette arme et le rôle qu'elle assuma durant trois siècles.

En effet, c'est par ses escadres qu'Alger se distingua dans l'épopée de la Méditerranée. Malgré de multiples difficultés et en dépit des nombreuses tentatives pour la contenir et l'écraser, la marine, avec des moyens modestes, sut imposer sur l'échiquier international et se rendre redoutable aux nations qui cherchaient sa perte. Et sa vitalité demeura jusqu'à la fin.

C'est vers la mer que le gouvernement de la Régence, devenu rapidement une puissance navale, tournait ses principales activités. Dès le XVIème siècle, le volume grandissant du commerce international, la succession de crises politiques menant aux conflits armés, les appétits territoriaux de certains Etats et les tendances à l'hégémonie en Méditerranée rendaient indispensable la constitution et l'entretien d'une marine agissante, capable de défendre une politique déterminée : la défense du territoire, notamment du littoral, l'appui aux Musulmans d'Espagne agressés par le fanatisme religieux de leurs vainqueurs, la présence aux côtés du Sultan ottoman face à ses adversaires, le contrôle de la navigation pour connaître les amis des ennemis et enfin la guerre de course.

Cette activité débordante distingue la marine d'Alger de celles de son temps. C'est elle qui a créé l'Etat, assuré sa force et son prestige à tel point que les puissances d'en face, frémissantes et désemparées, avouèrent leur impuissance à écraser cette organisation et en vinrent à acheter à prix d'or sa neutralité ou son alliance.

Les Barberousse et leurs successeurs à la tête du nouvel Etat avaient mis leur génie, leur courage, leur expérience et leur foi au service de cette arme qui devint très tôt la plus grande école militaire de l'Islam. Ils lui assurèrent, par une politique intelligente un rôle prépondérant en mer, le mordant dans les combats et de nombreux succès dans les tâches entreprises[1], malgré des possibilités financières limitées, un manque de bases navales suffisamment sûres et un littoral inhospitalier ou constamment menacé. En dépit de ces aspects négatifs, le gouvernement d'Alger parvint à transformer la Méditerranée en une zone chaude et dangereuse pour la navigation. Aux marines européennes, les grosses unités, les grandes écoles, le savoir des états-majors ; aux galères d'Alger l'expérience des flots, l'audace des Raïs, la foi, la volonté et les prouesses légendaires. D'où ce souci compréhensible des gouvernements ennemis, de leurs diplomates, leurs agents, leurs marchands et leurs prêtres, de suivre les mouvements de cette marine, d'en étudier les forces, d'imaginer la riposte à ses actions, d'expérimenter « des choses » pour stopper l'activité soutenue de ces Raïs, nés pour la mer et se servant d'elle pour s'imposer.

Cependant, si en Europe on accordait beaucoup d'attention à cette marine, si on observait avec intérêt ou inquiétude ses mouvements, ce fit moins pour chanter ses exploits ou justifier son action que pour l'arroser d'injures et l'inonder de calomnies.

Sa vigueur et sa vitalité créèrent un climat d'algérophobie, nourri par des écrits tendancieux qui agissaient sur les sensibilités, remuaient « le zèle chancelant des croyants » afin de « mieux manœuvrer les âmes » et transformer des préjugés en réalités. Et c'est ainsi que la conscience des lecteurs de l'époque fut souvent violée par des auteurs mal intentionnés, avec une mauvaise foi et une facilité déconcertantes.

Cette marine au grand renom, particulièrement aux XVIème - XVIIème siècles, n'a eu droit, à travers les milliers de textes européens, qu'à une histoire déformée et une étude partisane. En gonflant démesurément et en rabâchant tout le temps les problèmes de la Course, des captifs et de la cruauté des Algériens, on finit par tomber dans une monotonie fatigante et une hystérie inutile. L'histoire de l'Algérie, à partir de 1516 et jusqu'en 1830, n'est rien d'autre qu'un récit fleuve des esclaves chrétiens et de leurs malheurs, d'où ces développements rituels et ces clichés « passe-partout » pullulant de diatribes, d'injures et d'anathèmes.

Toute une littérature sur la marine algérienne, ses chefs et son action, reste à balayer sans regret, à enterrer à jamais, parce qu'elle est le fruit de passions mal contenues, de mensonges grossiers, de jalousies maladives et d'inimitiés haineuses.

Aussi, est-il grand temps de revoir sans parti pris le passé de notre histoire maritime, de réfuter ce qui la défigure, d'en chasser les idées préconçues, les mythes accumulés et les préjugés gratuits, savamment entretenus par des prêtres fanatiques, des prisonniers à la recherche d'une gloire à bon compte, des consuls peu scrupuleux ou des historiens au service d'une cause bien connue. L'histoire forgée doit céder la place à l'histoire vraie.

Le premier devoir de l'historien de la marine est de dépassionner les débats, de reprendre les recherches en s'armant de patience, d'interroger les nombreux documents d'archives dont une bonne partie fut, consciemment ou non, ignorée, de confronter les textes pour approcher la vérité, afin de mieux saisir et comprendre les événements, notamment l'action de ces Raïs qui « savaient rendre la monnaie » et pour pénétrer le sens de leur combat.

Nous avons commencé par une quête laborieuse et systématique des documents d'archives, afin de réunir les matériaux, les bons matériaux si indispensables à tout projet d'une histoire de la marine algérienne, puisque les écrits arabes s'avèrent si brefs quand ils ne sont pas totalement muets et les ouvrages publiés sur les Barbaresques sont à utiliser avec précaution.

Les documents d'archives sont si nombreux et si divers qu'ils ne laissent au chercheur que l'embarras du choix. C'est un véritable trésor dans lequel on prend vraiment plaisir à puiser. Avec ces sources on « nage » en pleine réalité : correspondances suivies, rapports détaillés, lettres privées ou officielles, mémoires de spécialistes côtoient les livres de port, de commerce, les procès-verbaux des criées, les pièces de chancelleries, les délibérations d'assemblées. On y glane le renseignement le plus sûr, le détail essentiel, les données fondamentales pour une étude approfondie de cette marine, les principaux événements, l'activité économique et militaire, le commerce extérieur, la santé, la navigation, les négociations et traités, l'espionnage, les mentalités de l'époque, les projets d'occupation, les rivalités entre puissances européennes, les mesures pour atténuer les crises avec Alger, tout y est consigné... Ces documents fourmillent de nouvelles, de données et de renseignements, qu'on chercherait vainement dans bon nombre de travaux publiés. On ne citera ici que quelques exemples pour illustrer le caractère fragmentaire et sélectif de nombreux ouvrages: l'attaque de Jijel en 1664 est sommairement traitée par les historiens, on est tenté de dire bâclée! Elle a, par contre, une large place dans les documents d'archives de l'époque. Chaque épisode de cette aventure est consigné avec maints détails.

L'odyssée des captifs Musulmans retenus en Europe est absente dans ce que nous offrent ceux qui ont dénoncé avec véhémence « la rapine et la cupidité » des Deys. Des centaines de documents permettent de découvrir les malheurs de ces infortunés depuis leur capture jusqu'à la mort ou à la délivrance. On a présenté, sous un jour sombre et par des plumes agressives, la course algérienne, en faisant à peine allusion aux activités des corsaires d'outre-Méditerranée. Les documents livrent, sans réserve, les secrets de cette guerre lucrative où ceux qui s'en plaignaient en profitaient largement.

Les archives d'outre-mer à Aix, de la Chambre de Commerce à Marseille, les archives départementales des Bouches du Rhône, celles à Paris, des Affaires Etrangères, des Archives Nationales, celles, enfin, de Toulon, nous ont donné la preuve qu'elles sont irremplaçables quand il s'agit d'entreprendre l'histoire maritime de notre pays. Pour rétablir des vérités, pour dresser un tableau authentique, pour lever un voile qui recouvre tel ou tel aspect de cette marine, pour proposer une histoire sans complaisance, il faut recourir à ces milliers de pièces de toutes natures, traitant de tous les sujets. Les archives d'Espagne, d'Italie, de Malte, de Turquie, d'Angleterre et de Tunisie ne sont nullement à dédaigner. Quelques investigations, hélas, trop rapides, nous ont assuré que leur étude exhaustive enrichirait considérablement nos recherches sur la question. La véritable mémoire de l'Algérie moderne est conservée en Europe[2].

Une fois les matériaux réunis, les renseignements récoltés, la confrontation et l'analyse faites, l'on pourra, avec ces données disparates, élaborer un travail de synthèse embrassant toutes les questions touchant la marine et les marins de la Régence.

Nous avons placé sous les yeux du lecteur de larges extraits de documents inédits et de livres rares ou pas toujours à la portée de ceux qui, à un titre quelconque, s'intéressent au passé de l'Algérie.

Cependant, malgré une persévérance qui a duré plus de dix ans, malgré l'effort fourni pour ne laisser dans l'ombre aucun côté de cette longue histoire, nous ne dissimulons point le caractère incomplet de notre travail. Puisse la recherche se poursuivre et les investigations futures développer nos connaissances sur cette marine.

« Dans les contrées barbaresques, écrit Gentil de Bussy, à côté de la mine de l'avenir est celle du passé. Si l'administrateur doit exploiter l'une, il appartient à la science de fouiller dans l'autre[3]. »

Pour que ce travail puisse embrasser tous les aspects de l'activité des marins et de la marine d'Alger, nous l'avons divisé en trois parties.

La première partie (Chap. I à IX) intitulée *LES NAVIRES ET LES HOMMES*, est consacrée aux particularités de cette organisation depuis l'environnement et le climat géopolitique qui l'ont vu naître et évoluer jusqu'aux structures internes, les rouages de son administration, les techniques de construction, les coutumes de ses marins, les traditions maritimes de la cité mère, la vie du port d'Alger, la vie des hommes sur les flots et leurs méthodes de combat.

Parler de la flotte, c'est aussi évoquer ces Raïs qui la manièrent en déchaînant tant de fureur ou en suscitant tant d'admiration. Etant le plus souvent mal connus, il fallait chaque écrit et relever chaque indication afin de dresser leur portrait et montrer leur valeur trop souvent défigurée par des plumes mal informées ou mal intentionnées.

La deuxième partie (Chap. à XVIII) appelée *FACE A L'EUROPE*, montre tout le dynamisme dont fut capable cette marine de guerre. En effet, durant trois siècles, elle ne cessa de guerroyer, seule ou aux côtés des escadres ottomanes contre les formations de la Chrétienté. Les tâches qui lui furent assignées furent multiples et périlleuses: Défendre Alger et le littoral du pays, repousser les assaillants, prêter main forte au Sultan, défendre aussi les Musulmans en danger, soutenir la guerre de course et fatiguer l'Europe...

L'Histoire intérieure du pays étant figée, c'est sur les flots que les plus belles pages sont écrites. Ces luttes sans fin ne furent cependant pas sans dommages pour notre marine qui, conformément aux lois de la guerre, subit bien des revers donc des pertes en hommes et en navires. C'est pourquoi le sujet des captifs algériens retenus en Europe est abordé ici longuement et leur drame étudié afin de briser le complot du silence dont il fit l'objet.

Enfin, la troisième partie (Chap. XX à XXVI) aborde la grandeur de cette armée, les facteurs qui y ont contribué et les résultats obtenus. Cependant, d'autres facteurs ruinaient déjà la marine qui empruntait, dès le XVIIIème siècle, le chemin de la décadence. Causes extérieures et causes intérieures arrivèrent à point pour faire tomber une organisation qui ne sut pas, ou ne put pas, résister aux mobiles destructeurs au milieu de l'indifférence.

Il faut cependant préciser que cette recherche est consacrée à la marine de guerre. Nous en donnerons plus loin les raisons. Elle est limitée dans le temps à la période ottomane, de 1518 (date du rattachement du Maghreb central à la Porte) jusqu'en 1830, non pas que le pays n'ait pas eu, auparavant, de flotte ou d'activité en mer, mais parce que, le contexte politico-militaire fut autre.

Bien avant l'arrivée des Turcs dans le Maghreb, les dynasties locales avaient disputé la Méditerranée à leurs adversaires. Parlant de celle-ci, Ibn Khaldoun écrivait déjà qu'elle est « un lac musulman où les Chrétiens ne peuvent même pas faire flotter une planche. » Diego Suarez fait mention des différents qui opposèrent, avant 1492, les marins de Majorque aux corsaires d'Oran, de Mars al-Kabir. Il dresse l'inventaire des prises en mer et fait le récit des subterfuges et des exploits des uns et des autres[4].

Le XVIème siècle est une ère nouvelle : le siècle des grandes batailles, des exploits fondateurs, des sièges mémorables et des renversements d'alliances. C'est aussi le siècle de la course sur une grande échelle, du commerce européen florissant. Pour les Algériens, il est la période héroïque, celle de la mobilisation contre les défis espagnols, les croisades européennes. Les exigences du moment demandaient des efforts militaires soutenus, dont la constitution d'une marine capable de stopper les entreprises hostiles. Elle fut donc bien différente de celles qui l'avaient précédée.

Si l'on a insisté sur les hauts faits de cette armée si originale, on n'a pas omis de faire état de ses erreurs et de ses faiblesses. Les grandes qualités n'ont pas fait perdre de vue les défaillances et les facteurs de décadence.

De Khayr ad-Din qui traça la voie, à Husayn Dey qui avait clos la marche, que de pages sont à écrire ! Avec les grands capitaines, l'histoire moderne de l'Algérie ne devait plus rester confinée dans le Tell ou le Sahara, mais déborder à l'intérieur pour embrasser l'immensité des mers connues et fréquentées à l'époque de nos Raïs. Que d'actions et que de sacrifices de la part de ces marins indomptables, de ces soldats téméraires, restent à connaître, à apprécier et à méditer[5] !

Pour parvenir à cette fin, il faut que nous ayons présent à l'esprit le mot d'Evarist Bavoux: « Tout homme, dit-il, qui écrit sur les affaires de son pays doit penser à la source la plus pure et la plus féconde : LA VERITE[6]. »

« UNE LOI DOMINE L'HISTOIRE : TOUT PEUPLE MAITRE DE LA MER, A CONNU LA FORTUNE ET JOUI DE LA PROSPERITE, TOUT PEUPLE PERDANT LA MAITRISE DE LA MER A PERDU EN MEME TEMPS LA RICHESSE ET LA LIBERTE. »

G. TOUDOUZE

(Bulletin de l'Académie du Var, 1991, p.229)

LA MARINE ET LES SOURCES

Le profit que tire l'historien de ses lectures touchant la période ottomane en général et la marine de la Régence en particulier, reste très limité et les résultats en deçà de ses espérances.

Les sources sollicitées, arabes ou occidentales, pour des raisons diverses, ne répondent guère aux besoins du travail à entreprendre.

A - Les sources musulmanes ou le silence coupable.

Les écrits musulmans de l'époque sont si rares et si épars que leur indigence laisse perplexe. La plupart ne soufflent mot sur la marine algérienne qui faisait pourtant couler beaucoup d'encre en Europe.

Les chroniques, les récits de voyage, les œuvres biographiques sont presque aveugles sur la mer et le monde marin. Le bilan s'avère en fin de compte, très maigre et fort décevant.

Ibn Hamadouch est un lettré algérois fort curieux[7]. Il dit s'être exercé à la fabrication des bombes et au maniement des mortiers du côté de Bâb al-Wâd. Mais, dans sa *Rihla* (relation de voyage), il décrit en quelques lignes, sans intérêt, son voyage par mer de Tétouan à Alger[8]. Le ministre marocain az-Zayyânî, lors de son périple oriental, séjourna à Alger, vingt-quatre jours à l'aller et sept mois au retour. A peine, fait-il allusion à une visite au port « pour y voir les navires et leur matériel et vérifier les ouï dire par l'observation (personnelle)[9] ». C'était vers la fin de XVIIIème siècle.

Quelques rares ouvrages prêtent une timide attention aux problèmes de la marine et de la navigation. Voyages par mer, incidents, dangers de routes y sont décrits avec parcimonie. Quelques batailles ou incursions réussies y sont développées. Voilà les seules indications à glaner dans le petit nombre de livres qui nous sont parvenus.

Quelques rares exceptions cependant :

1) *Ghazawât 'Arrûdj wa Khayr ad-Dîn*, une chronique anonyme, probablement du XVIème siècle, nous fait vivre, certes avec les Frères Barberousse, les exploits mémorables en Méditerranée, nous fournit de précieux détails sur la course, sur son organisation, les zones d'opérations, le butin acquis après chaque sortie, le courage et les sacrifices des Moujahidines, le désespoir des riverains espagnols ou italiens[10]. Mais, la chronique est moins une histoire de la marine qu'un panégyrique du grand amiral qu'était Khayr ad-Dîn.

A la fin du XVIème siècle, un voyageur marocain, Abû al-Hasan Alî at-Tamagrûtî, envoyé du Sultan sa'adien Ahmad al-Mansûr, fut amené à séjourner, lors d'une mission à Istambûl, par deux fois à Alger. Il fut frappé par le trafic du port de notre capitale, par le nombre de navires qui y entraient ou en sortaient, par les coups de mains des chrétiens et par la réputation méritée des Raïs d'ici « bien supérieurs à ceux de Turquie[11]. »

Enfin, al-Hâjj Ahmad az-Zahhâr, un Algérois bien au courant des démêlés de la Régence avec ses nombreux ennemis chrétiens, consacre, dans ses mémoires, une place à la politique maritime des Deys, à la participation de la flotte aux guerres des Sultans ottomans, le tout avec des indications précises mais trop brèves[12].

Cependant, ces sources, quoique importantes pour l'étude de la période, ne sauraient constituer une histoire de la navigation ou de la marine, ni suffire pour en entreprendre une. Comparées à ce que l'Europe a légué sur le même sujet, leur concours demeure très modeste dans l'élaboration d'un travail ambitieux.

Comment expliquer le désintérêt des sources et le manque de documents sur une organisation qui fut le fer de lance de l'Etat et à un moment où les menaces extérieures étaient quasi permanentes ?

Comment expliquer que des centaines de valeureux capitaines, de chefs prestigieux de « la plus guerrière et la plus enviée des marines de l'époque », n'aient point écrit de mémoires ou consigné des notes touchant leur vie ou leur métier, ou dicté à leurs scribes quelques réflexions ou récits susceptibles d'éclairer l'historien ?

Les Raïs, a-t-on dit, étaient ignorants, illettrés et peu portés vers ce qui s'écrit. L'argument semble excessif, car ils ne pouvaient tous être analphabètes. Ils pouvaient s'assurer le concours d'un compagnon d'arme ou d'un captif sachant écrire. Sans citer nommément ses sources, l'Algérois az-Zahhâr, parlant d'un capitaine, Al-Hâjj Muhammad, dit : « Ce qui est consigné dans les registres des Raïs est que ce capitaine[13]... ». Ce qui prouve que les gens de mer n'étaient pas tous insensibles à la vie mouvementée des marins et aux rôles important joué par la flotte. Cependant, les contemporains et rivaux de ces légendaires corsaires furent moins négligents[14] !

Quant au silence de nos chroniqueurs ou leur mépris du monde de la mer, peut-il s'expliquer ? L'engouement des Maghrébins pour l'histoire locale pouvait-il éclipser tout l'intérêt pour la navigation ou les guerres sur les flots[15] ?

On a attribué aux populations de la contrée « une répulsion sans borne » pour les choses de la mer, « la phobie du large. » Ils furent, dit-on, sourds à l'aventure marine Chameliers, ils préféraient « les dunes de sable à la houle dont ils redoutaient la colère[16]. »

Comme l'histoire, la poésie resta fidèle aux guerriers sur leurs coursiers, aux batailles dans le désert, tout en demeurant insensible aux rudes combats sur les flots qui furent à l'origine de l'épopée méditerranéenne de notre marine.

Ainsi, le technicien, l'historien et le poète n'avaient rien tenté pour faire connaître la vie, la bravoure et les sacrifices de ces combattants qui, face à des ennemis irréductibles, se trouvaient en première ligne.

La circulation sur l'eau, la vie à bord d'un navire et les accrochages entre flottes étaient-ils si nouveaux et si effrayants pour les Maghrébins ?

Les traditions maritimes ne manquent ni en Orient ni en Occident musulmans. Déjà, la poésie antéislamique avait fait allusion à la mer, aux aventures sur l'eau et aux bateaux[17].

Al-Qur'ân mentionne trente-quatre fois *« al-bahr, al-bahrâni, al-bihâr, al-abhur* (les mers) », quatre fois « *safîna* (le navire) », cinq fois « *al-mawj* (les vagues). » Les commentateurs de ces versets n'avaient rien épargné pour nous familiariser avec les mers et océans. Les nombreux « Hadîth » font ressortir le mérite du « Jihâd » et du martyr sur l'eau[18].

Les principaux dictionnaires arabes, tels *Lisân al-'arab* et *al-Qâmûs* mentionnent les bateaux avec leurs caractéristiques: *al-harrâga, al-ghurâb, al-bârija, al-jafn, al-markab, as-safina, ach-chatiya, al-jâriya, al-qârib. Ce* qui démontre que la navigation n'était ni inconnue, ni méprisée des Arabes.

Les premières conquêtes islamiques n'avaient pas négligé la flotte. En l'an 15 de l'Hégire (637), cinq ans à peine après la mort du Prophète (Saluts et Bénédictions d'Allah sur lui), une flotte arabe, partie de 'Umân, débarqua à Tanah, près de Bombay, tandis qu'une seconde se dirigea vers le golfe de Daibul[19].

Le fondateur de la marine arabe fut, sans conteste, Mu'âwiya[20] (qu'Allah soit satisfait de lui) qui organisa des expéditions navales couronnées de succès contre Byzance. Ses successeurs se dotèrent d'une marine. Les premiers vaisseaux, appelés « Chawânî », transportaient déjà le matériel et les troupes. Les villes côtières d'Egypte, de Palestine et de Syrie, fournissaient navires et marins. Cette activité des premières années de l'Islam fit dire à l'orientaliste Welhaussen que « malgré leur aversion pour l'eau, les Arabes firent leur passages du désert et du chameau à la mer et au navire d'une manière étonnamment rapide. »

Les expéditions maritimes et les guerres navales marquèrent la conception et la construction des navires. On rapporte qu'al-Hajjâj avait été le premier à lancer, sur les flots, des navires goudronnés et charpentés et dont les parties étaient réunies par des clous, tandis qu'avant, elles étaient seulement maintenues par des cordes[21].

Au Maghreb, dès le début de l'administration islamique, la nécessité d'avoir une flotte se fit sentir. Abû 'AbdAllah ibn al-Habhab fonda l'arsenal de Tunis en 114 de l'Hégire (732-733), 'Umar ibn 'Abd al-'Azîz ordonna à al-Hassan ibn an-Nu'mân de se lancer dans la construction de vaisseaux, ce qui permit la conquête de la Sicile du temps de Ziyâdat Allah et sous le commandement d'Asad ibn al-Furât. Sous le règne de 'Abd ar-Rahmân Nâsir, la flotte d'Espagne avait atteint deux cents navires. Celle du Maghreb en comptait autant[22]. Les victoires navales et la conquête de plusieurs îles de la Méditerranée sont une preuve de la vitalité des marines musulmanes de cette période.

Les 'Oubaydi, les Zirides, les Mouwahhidines et les Hafsides s'opposèrent victorieusement aux chrétiens sur mer. Des marins prestigieux parmi lesquels Abû al-Qâsim ach-Chît et ses fils, Mujâhid al-'âmirî et Ahmad as-Siquilî avaient assuré à l'Islam une prépondérance sur mer qui dura longtemps.

Souverains andalous et maghribins comprirent tôt l'indispensable possession de navires pour le transport et le combat. Al-Mu'izz al-'Oubaydi[23] et le Mouwahhid 'Abd al-Mu'min accordèrent un intérêt particulier à la construction navale.

Les traditions maritimes du Maghreb étaient déjà établies. « C'est de la ville de Bône ('Annaba), affirme al-Bakrî, que partent les galères pour faire la course sur les côtes du Pays des Rûm, l'Ile de Sardaigne, l'Ile de Corse et d'autres lieux[24]. »

Les habitants de Jijel avaient autrefois « la réputation méritée d'être d'excellents constructeurs de navires, en même temps que des marins très habiles. » Les bâtiments qui sortaient du port « étaient admirés pour leur élégance et leur solidité[25]. »

'Abd al-'Azîz, le roi de Bijâya, à la fin de son règne, armait souvent des fustes pour attaquer les côtes chrétiennes[26]. Les habitants de la ville étaient riches. Ils pouvaient équiper, eux aussi, des galères pour courir les îles et les côtes d'Espagne[27] « afin de venger et de secourir leurs frères andalous chassés de leur pays. »

Les ports de Rachgûn, Oran, Ténès, Alger, Dellys et Bijâya ne chômaient pas; Ils facilitaient l'armement et l'approvisionnement des navires, ainsi que la formation des équipages[28].

Avec les exemples que nous venons de citer, peut-on soutenir encore les thèses qui traitent les Maghrébins de « blédards par essence, cavaliers, bergers, nomades, sédentaires[29] et sans vocation de la navigation ? D'autre part, peut-on comprendre, devant tant de faits d'armes glorieux de sacrifices consentis, de victoires remportées, le silence ou l'indifférence des lettrés locaux, toujours attachés à la personne d'un souverain et aux fastes de sa cour ? Comment accepter le peu d'intérêt témoigné à une arme qui durant plus de trois siècles, donna à l'Etat sa puissance et les moyens de sa politique ?

La carence des sources islamiques pousse l'historien à se réfugier dans les sources occidentales qui, malgré les péchés qui seront démontrés, ont le mérite d'avoir consacré à la marine d'Alger une très grande place.

B - Les sources occidentales ou le dénigrement permanent.

A l'inverse des sources précédentes, les documents et ouvrages européens abondent et remontent parfois loin dans le passé. Contrairement aux écrits musulmans, c'est l'activité de la marine et les exploits des marins d'Alger qui retint le plus l'attention des auteurs.

En effet, à partir du XVIème siècle, et à la suite d'une succession d'événements ayant entrainé des bouleversements politiques, le Maghreb central sort de son isolement, se constitue des frontières, se donne une capitale, une armée et une administration et joue un rôle sur le plan international, méditerranéen, notamment.

Cette situation nouvelle intrigue les nations d'en face et éveille chez elles une attention, puis une inquiétude de plus en plus grandissantes vis à vis du gouvernement d'Alger

Grâce au commerce, à la diplomatie, au rachat des captifs, aux voyages d'études et aux activités d'espionnage, l'Europe s'octroie de multiples occasions de connaître cette région, d'en suivre les événements, d'en analyser la politique, d'en relater tel ou tel fait. L'intérêt est porté surtout vers les activités de l'Algérie littorale, de la capitale et du port.

Un pareil engouement, on pourrait dire une pareille mode, se traduit par d'innombrables écrits de tous genres: récits épisodiques, relations de voyages, rapports de consuls, mémoires de captifs, projets de traités, aventures vécues, lettres, etc... Et, dans cette masse de documents, la marine de la Régence et ce qui s'y rattache, font l'objet d'une attention particulière. Envoyés spéciaux, agents secrets, diplomates, religieux, voyageurs, tout le monde en parle, mais très souvent avec plus de passion que d'objectivité, plus de hargne que de retenue. Les chroniques, les lettres personnelles, les documents officiels, les correspondances commerciales, échappent rarement à l'esprit de l'époque. C'est pourquoi, cette moisson d'écrits déçoit le chercheur sur plus d'un point. La « bibliothèque barbaresque » n'est riche qu'en apparence. Les sources occidentales, malgré leur variété et leur disponibilité, sont loin de satisfaire l'historien, même si, sur le plan quantitatif, elles surclassent les sources locales.

Durant la période ottomane, la mode était à l'algérophobie. Les mêmes thèmes et les mêmes préjugés se retrouvent, généralement, partout. L'orgueil, l'amour propre, la passion religieuse, le mépris systématique, l'ignorance de la réalité et la mauvaise foi calculée, avaient frappé de cécité nombre d'auteurs, contemporains des événements ou venus après. L'effort personnel pour se libérer des clichés vieillis et des idées ancrées, reste exceptionnel et l'hostilité permanente et aveugle avait anéanti, en fin de compte, tout espoir de s'en dégager et toute indépendance de jugement.

De Grammont avait parfaitement remarqué la grande tare, à savoir que « la plupart des historiens de la Régence se sont contentés de se copier les uns les autres, se transmettant ainsi les appréciations du premier d'entre eux, qui, en sa qualité d'espagnol[30] qualifia durement la conduite des Barbaresques sans s'apercevoir que ses compatriotes leur avaient donné l'exemple sur le littoral maghrébin[31]. »

C'est pourquoi, la « bibliothèque barbaresque » colporte, avec une constance fatigante, les mêmes idées, les mêmes images et les mêmes appréciations sans renoncer au dénigrement et à la partialité.

Les modernes puisent encore de nos jours dans Haëdo, Marmol, Mouette et d'autres sans tenter de réfuter ou d'essayer de comprendre.

Il serait long et fastidieux d'exposer tous les aspects négatifs d'une volumineuse littérature. Notre but n'est point d'en faire le procès. Cependant, arrêtons-nous devant quelques thèmes.

La Régence appelée Barbarie, est le pays « inhospitalier » où l'on risque mille morts, « un repaire de brigands[32], une contrée qu'il importe de détruire au plus tôt ! Un enfer qu'il faut anéantir !

Alger a droit à un torrent d'invectives, difficiles à contenir : « République de larrons, ...tanière de voleurs[33], ...nid de pirates, ...enfer des chrétiens, ...cavernes de monstres africains,

...ramassis de forbans, ... « ses habitants sont des démons[34], « ville de pirates, réceptacle où sont accumulés les fruits de plusieurs siècles de brigandage[35], », honteux repaire d'aventuriers...

Les Deys ont tous les torts et tous les vices: amour du plaisir, cupidité, caprices despotiques. Ce sont des gens sans moralité, des jouisseurs... des monstres africains.

Les corsaires d'Alger sont différents des corsaires français ou anglais. Ils sont des pillards, « tous brigands[36], » larron impitoyables..., des écumeurs de mer, « une poignée de misérables pirates, un véritable épouvantail des enfants et des vieilles femmes[37], » des coupeurs de grands chemins, « des forbans qui glacent d'effroi nos paisibles navigateurs[38], » la lie de l'Empire ottoman[39]..., des monstres marins déchaînés, ennemis naturel et invétérés de l'industrie[40]..., des nuées de vautours s'élançant du haut de leurs immondes repaires[41], une abominable canaille[42]. Avides de s'enrichir des dépouilles de la chrétienté, ne vivant que de rapines et de la traite des esclaves avec un souverain mépris du droit des gens[43].

La course, ce fléau permanent et universel, est, à lire les auteurs anciens et modernes, un apanage des Musulmans en général et des Algériens, en particulier. On fermera les yeux sur les autres pirateries. « L'existence des Algériens, dit Renaudot, tient au brigandage, au malheur d'autrui, à la désolation des peuples... Ils jouissent des maux d'autrui[44]. ». Les détracteurs professionnels s'accrocheront à de telles idées. On écrira, et on répéta que « l'état naturel des puissances barbaresques est d'être engagé dans la guerre, leur haine de toute industrie honnête et leur avidité naturelle, les poussent à la piraterie. Cet amour inné du pillage est encouragé par une religion barbare[45]. Un chercheur contemporain va plus loin que ses devanciers : « Sans la piraterie, nous dit-il, la Régence d'Alger n'aurait jamais existé[46]. » Un autre trouve que « la fortune véritable des Turcs était sur la mer [...] et que la course aux dépends des chrétiens représentait pour eux une industrie nationale ou, pour mieux dire, une industrie d'Etat[47].

La condamnation des Algériens fut si générale et si brutale que les opinions qui contredisent ces courants de pensées, sont à signaler. Mas Latrie, un des rares, avait émis des réserves, « Nous croyons, dit-il, que la statistique des forfaits dont la Méditerranée a été le théâtre du XIIème siècle au XVIème, s'il était possible de la dresser, mettrait à la charge des chrétiens une quantité fort lourde dans l'ensemble des pillages et des dévastations maritimes que nous rejetons tous trop facilement au compte des Barbares[48]. »

Les esclaves retenus à Alger ont inspiré des milliers de plumes. C'était à qui lancerait le plus d'invectives et cracherait le plus de venin. Ce fut le thème qui mobilisa les prêtres et les dévots. Chroniques, œuvres religieuses, récits de propagande, sermons et correspondances foisonnaient même après la chute de la Régence.

Les captifs chrétiens y étaient présentés, et l'exagération aidant, par les traits les plus noirs: bêtes de somme, le corps toujours presque nu, battus à tout moment, abreuvés d'injures, « ne mangeant que des biscuits moisis[49] » végétant dans les prisons affreuses, « lieux d'horreur[50] » sans pareil. Alger était ainsi la cible vers laquelle tous les doigts accusateurs de l'Occident étaient braqués.

Ces textes respirent sans peine l'intolérance. On dénonce avec rage la violence, lorsqu'elle est le fait des Musulmans, mais on incite avec force à l'exercer envers ces derniers.

L'exemple typique fut le Père Dan. Tout au long de sa longue histoire[51], il voulut frapper les esprits, secouer les sensibilités, terroriser le lecteur, en présentant partout le danger musulman et en exaltant « la mémoire des anciens Français qui allèrent se battre contre les Barbares. » Pour lui, l'hostilité entre les chrétiens et les musulmans est fondamentale.

Son livre abonde en récits curieux où se mêlent l'anthropophagie (cadavres dévorés) et les folies sanguinaires (supplices affreux, horreurs indescriptibles sur des chrétiens), fruit d'une imagination mal intentionnée et d'une haine incurable. Ne parle-t-il pas de la « la maudite race des Morisques » chassés d'Espagne par le Roi, regrettant qu'on ne les ait pas exterminés entièrement ?

Dan n'était pas un cas unique. D'autres décrivaient le Musulman comme un être dépourvu de foi, fourbe, partenaire dangereux, infidèle par excellence, fléau de Dieu et son instrument de punition pour les péchés des chrétiens... le pervers, le barbare. Alors, tout est permis envers ces perfides... même la perfidie.

Le Père Hérault, dans sa « Continuation... » a recours à la vulgarité pour exprimer ses sentiments anti-algériens. « Il faut croire, dit-il, que cette race de Turcs, Mores, Arabes et Tagarins sont tous fils de p...[52]. » Exmouth qualifie ses soldats « d'une poignée d'Anglais combattant pour la noble cause de la chrétienté, » quant aux Algériens qui osaient se défendre, ils n'étaient aux yeux de l'Amiral « qu'une horde de fanatiques[53] »

De telles attitudes figées, régulièrement manifestées, firent dire à Laugier de Tassy que « la plupart des chrétiens sont si fort prévenus contre les Turcs et tous les autres mahométans, qu'ils semblent manquer de termes pour exprimer leur animosité contre ces peuples. Plusieurs y sont portés par les rapports de certains moines espagnols qui répandent milles faussetés pour rehausser le mérite de leur rédemption. Cette haine est augmentée quelquefois par les fausses relations de prétendus esclaves qui mendiaient çà et là, chargés de chaînes qu'ils n'ont jamais portées sur les lieux[54]. »

Un Mémoire militaire sur Alger, adressé au baron de Damas parle de « vagabondage maritime des Algériens[55]. » Esquer dénonce « le banditisme maritime » de ces derniers[56] et taxe le Dey de « chef de pirates[57]. »

La même cécité frappe encore, de nos jours, certains auteurs. L'amiral Barjot et J. Savant, auteurs d'une « Histoire Mondiale de la Marine » feignent d'ignorer les Barbaresques. Les quelques lignes du livre ne soufflent mot sur les Raïs et leurs actions en Méditerranée. Paul Auphan, ancien secrétaire d'Etat à la Marine, ose affirmer en 1962 que « l'Islam arabe avait introduit, en Méditerranée, l'habitude de la Course, c'est à dire, du brigandage en haute mer au détriment des chrétiens[58]. »

[1] Mercier (E.). Histoire de l'Afrique Septentrionale. III. p. 146.

[2] Les archives espagnoles, italiennes, anglaises, yougoslaves et ottomanes doivent faire l'objet d'une étude. Certains sondages effectués, çà et là, ont donné de précieux renseignements sur certains aspects du sujet. A titre d'exemple:
Archives espagnoles : Ministère des Affaires Etrangères, dossier n°25 (Politique Extérieur, Algérie 1786- 1931) - Ministère de la Marine, section Course (Corsaires d'Alger, marchandises algériennes transportées par des neutres ou des ennemis, navires algériens secourant Toulon en 1794, course espagnole, captifs algériens, informations sur Alger, nouvelles d'Oran, combat entre Espagnols et Algériens sur la côte oranaise).
Archives italiennes : « La sacra Congregazione de Propagande fide » fondée en 1597 par le Pape Clément VIII, organisée par Grégoire XV en 1622, fournit de précieux renseignements sur le rachat des esclaves chrétiens, la situation politique dans les Régences du Maghrib.
Archives d'Etat de Venise (rapports des Consuls et des envoyés vénitiens notamment au XVIIIème siècle. Lettre des Consuls aux cinque savii, versement annuel dû par Venise, arrivée et départ des navires d'Alger, Traités de Paix, navires vénitiens capturés par les Algériens.
Archives de l'Etat de Turin (les rapports des consuls de Sardaigne en poste à Alger).
Archives de Livourne (Registre de la Santé Maritime).

[3] Gentil de Bussy. De l'Etablissement des Français dans la Régence d'Alger. Paris. 1839. II, p. 300.

[4] Berbrugger (A.), R.A., IX, p. 259, note 1.

[5] Mon Histoire de la Marine Algérienne, (Alger 1983) se veut un travail de sensibilisation.

[6] Algérie, Voyage Politique et Descriptif, Paris, 1849, p. 71.

[7] Né à Alger en 1107 de l'Hégire (1695).

[8] Relation de voyage intitulée *Lisân al-Maqâl*, p. 103 et pp. 113-114.

[9] (3) Belhamissi (M.), *L'Algérie vue par les voyageurs marocains à l'époque ottomane* (en arabe), pp. 174- 175.

[10] Edition critique du manuscrit de Paris avec introduction, notes et commentaires, thèse de 3ème cycle, Aix en Provence, 1972.

[11] At-Tamagrûtî (mort en 1003 de l'Hégire (1594-1595), est l'auteur d'une *Rihla* (relation de voyage) intitulée *an-nafha al-miskiaya*... La partie relative à l'Algérie dans les voyageurs marocains...pp.45 - 62.

[12] *Mudhakkirât* (Mémoires), publiés par A T. al Madanî, Alger, 1979.

[13] Zahhâr, op. cit. p. 25. (...(مما وجد مقيدا في دفاتر الروساء ابن هدا القبطان Parlant du Ministre de la Marine d'Alger, le consul de Kercy dit qu'il « songe à remettre en vigueur le livre de Barberousse dans lequel il est prescrit que les Algériens doivent confisquer tout bâtiment qui sera rencontré à la mer avec du canon (Mémoire sur Alger, p. 96) ».
Des écrits ont bien existé mais ont disparu depuis.

[14] On peut citer:
- Hoste (le Père), 1652-1701, auteur de l'*Art des Années Navales.*
- Romme, auteur de l'*Art de la Marine ou Principes et Préceptes Généraux de l'Art de construire, d'Armer, de Manœuvrer et de Conduire des vaisseaux*, La Rochelle, Chauvet, 1787.
Duhamel du Monceau, Eléments de l'architecture navale du Traité Pratique de la Construction des Vaisseaux, Paris, 2ème édition, 1758.

[15] Parmi les chroniqueurs algériens de la période ottomane :
- Ibn Mahmun (Muhammad.. al Jaza'iri) : *At-tfha al-madhiya fi ad-dawla al-bagdachiya*, publiée par Ibn Abd al-Karim, Alger, 1972.
- Ibn Sahnûn (Ahmad ibn Muhammad ar-Râchidî) : *At-taghr al-jumânîfi ibtisâm at-taghr al-wahrânî*, publié par al-Mahdi al-Bu'abdelli, Alger, 1973.
- Az-Ziyyânî (Muhammad ibn Yûsuf) : *Dalîl al-Hayrân...fi akhbâr-î-Wahrân*, publié par al-Mahdi al-Bu'abdalli, Alger, 1978.
- Ibn Hattâl at-Tilimçanî (Ahmad) : *Rihlat Muhammad al-Kabîr ilâ al-janûb...* publié par Ibn Abd al-Karim, Le Caire, 1969.

[16] Charasse (P.), « Le Mogreb et la mer », Revue Marseille, 104/1972, pp. 17-32

[17] Ce vers du poète 'Amr ibn Kathûm dans sa Mu'allaqa : ...وماء البحر نملاه سفينا ملانة البر حتى ضاق عنا
« La terre, nous l'emplissons jusqu'à la rendre plus étroite; Et la mer, nous la couvrons de nos vaisseaux! »

[18] - شهيد البحر مثل شهيدي البر.
« Le martyr sur mer en vaut deux sur terre. » (Ibn Mâja, Bâb al Jihad)
- لا يركب البحر إلا حاج أو معطمر أو غازي.
« Ne prend la mer que celui qui veut accomplir un Hajj (pèlerinage à la Mecque), une 'Umra ou faire la guerre. »
- غزوة فالبحر مثال عشر غزوة في البار.
« Une guerre sur mer équivaut à dix sur terre. » (Abû Dâwûd)
- ناس من أمتي عرضوا على (و كان صلعم نائمة) يركبون ظار هدا البحر كالملوك على الاسترة.
« Il m'a été présenté, alors que je dormais, des hommes de ma communauté, prenant la mer comme des rois assis sur leur trône. »

[19] Al-Baladhuri, *Futûh*... p. 431.

[20] Hoenerbach (W), *La Marina araba del Mar Méditerranée en tempo de Mu'awiya*, Instituto Mulay al-Hasan, S.D. et S.L., (30 p.)

[21] Al-Jâhiz, *Kitab al-Hayawân*, p. 41

[22] Ibn Khaldûn, *Muqaddima,* p. 449.

[23] Le poète andalous, Ibn Hânî' (IV/Xème) composa de nombreux vers à la gloire de la flotte d'al-Mu'izz.
Sur les raids musulmans en Méditerranée, au Moyen-Age, voir Ph. Senac, *Provence et piraterie sarrasine*, Paris, 1982.

[24] *Description de l'Afrique*, édit. De Slane, p.85.

[25] La Primaudaie (Elie de), *Le commerce et la navigation*... p. 113, note 1.

[26] Féraud (Ch.), in R.A., 1858, pp. 45-46.

[27] Léon l'Africain, *Description de l'Afrique*, II, p. 360.

[28] Ibn Khaldûn, *Muqaddima*, chap. « Qiyâdat al-ustûl », p. 449.
Marçais (G), « *Les villes de la côte algérienne et la piraterie au Moyen-Age*, » A.E.I.O., XIII, 1955, p. 118-142.

[29] Charasse (P.), « *Le Mogreb et la mer*, » Rev. Marseille, 104,1/1976, pp. 17-22.
Dans un autre article de la même revue (n° 76, p. 6) il prétend que « les arabes chameliers préféraient les dunes de sable à la houle dont ils redoutaient les colères. »
Ibn Khaldûn engageait les Musulmans à entreprendre des attaques contre la Chrétienté et de faire des conquêtes outre-mer, dans le pays des Francs, ce qui nécessite une flotte.
« الابد المسلمين من الكرة على النصرانية و إفتتاح ما وراء البحر من بلاد الافرنجية و أن ذلك يكون فالأسطول »
Hamdân Khûdja contredit les assertions de Charasse: « Parmi les Kabyles, dit-il, on trouve des hommes intelligents qui embrassent l'état de marins. On cite des exemples merveilleux de leurs dispositions naturelles ; il en est qui, dès le premier voyage qu'ils feront sur mer, s'empareront du gouvernail sans connaître les principes élémentaires de la navigation » (*Le Miroir*, édit. Sindbâd, p. 100).

[30] Allusion à Haëdo. Bénédictin espagnol de Fromestra qui avait séjourné à Alger de 1578 à 1580 ; il est l'auteur de trois ouvrages sur la Régence au XVIème siècle, largement exploités par les historiens européens. Cependant, nombre de renseignements fournis par ce chroniqueur sont manifestement inexacts.

[31] Grammont (H.de). *Histoire d'Alger sous les Turcs*, p. 51.

[32] Reaudot, *Tableau du Royaume de la Ville d'Alger et de ses environs*, Paris, 1830, p. 166.

[33] Arvieux (Chev; d'), *Mémoires*, V, p. 83 et 288.

[34] Abellt (L.), cité par Tuibet-Delof, *L'Afrique Barbaresque*, p. 73.

[35] A.N. Aff.Etr, *Mémoires et Documents*, n°l 1 (Mémoire militaire sur Alger).

[36] Dan, *Histoire de Barbarie*..., p. 299. Parlant des Raïs, il écrit: « Instruits dans l'école de Satan » (p.326); « ... s'allient facilement avec le démon » (p.328).

[37] Shaler (W.), *Esquisse de l'Etat d'Alger*, p. 53.

[38] Shaw, *Voyage*, p. 214.

[39] A propos de « lie, » rappelons que le chevalier Paul était le fils d'une lavandière de Marseille, qu'il naquit à bord d'un canot. La guerre qu'il mena contre les Musulmans lui valut d'être anobli et fait chevalier de Malte. Promu Capitaine du Roi, en 1638, il fut nommé par la suite chef d'escadre.
Michel Ney, né tonnelier, devint Maréchal de France et Murât, né garçon d'écurie, devint Roi de Naples... Monter d"une échoppe à un palais, c'est beau pour tout le monde ! Don Antonio Barcelo fut corsaire avant d'être amiral espagnol.
On trouvera, d'autre part, dans La Primaudaie (Documents R.A., 1875, p. 67) un certificat délivré à Pedro de Azevalo, auteur d'un homicide et par lequel il obtenait le pardon du délit En effet, au début de l'occupation d'Oran par les Espagnols, pour effacer un crime commis, il suffisait d'aller en Afrique du Nord, y servir deux mois à ses frais contre les Algériens, « ennemis de la sainte foi catholique. »

[40] Pananti, *Relation d'un séjour à Alger*, trad. française, p. 572.

[41] Pavy (Mgr), *La piraterie musulmane*..., R.A., 1857, p. 337.

[42] Paul (Chev.), *Mémoire*, cité par Charles Roux, La France et l'Afrique du Nord... p. 145.

[43] Plantet, *Correspondance des consuls de France à Alger*, p. 39.

[44] Renaudot, op. cit., p. 165.

[45] Pananti, op. cit., p; 481.

[46] Boyer (P.), *La vie quotidienne à Alger*, p. 231.

[47] Albertini, *L'Afrique du Nord française dans l'histoire*, Lyon-Paris, 1941, p. 217.

[48] *Relations et commerces de l'Afrique septentrionale avec les nations chrétiennes au Moyen-Age*, Paris, 1866.

[49] De Fercourt, capturé par les Algériens en 1678, écrit que « le pain remis aux esclaves était bon et toujours tendre » (*Relation de l'esclavage des sieurs*... p; 50).

[50] La Croix qui vit les bagnes du Sultan en 1670 constatait que « l'esclavage turc est le moins rude de tous et qu'il vaudrait bien mieux tomber entre les mains du moindre bey des galères que du vice-roi de Naples. »

[51] Le titre de son livre est révélateur : « *Histoire de Barbarie et de ses Corsaires, le royaume et les villes d'Alger, de Tunis et de Salé où il est traité de leur gouvernement, de leurs mœurs, de leur cruauté, de leu brigandage, de leurs sortilèges et de plusieurs particularités remarquables* ».

[52] R.O.M.M., 1/1974, p. 35 et 1/1975, p; 33. Egalement, Tuibet-Delof, *Bibliographie critique*, n° 165.

[53] R.A., 1880, p. 148.

[54] *Histoire d'Alger*, préface.

[55] A N. Aff.Etr., *Mémoires et Documents*, XI, (Alger).

[56] *La prise d'Alger*, p. 15.

[57] Op.cit., p; 87.

[58] *Histoire de la Méditerranée*, Paris, 1962, p. 13.

BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat

Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Un

LE CADRE GEOPOLITIQUE

Le monde qui vit la marine algérienne évoluer et se battre était un monde bipolaire. L'Islâm, représenté essentiellement par les Ottomans, et la Chrétienté, à la tête de laquelle se trouvait l'Espagne.

A- L'ISLAM MEDITERRANEEN

1 - La puissance des Ottomans :

Au XVIème siècle, elle était à son apogée. Elle s'étendait sur plusieurs contrées. Maîtres de l'Egypte et de la Syrie (1516-1517), des Lieux Saints, des principales îles de la Méditerranée orientale et d'une grande partie du Maghreb, les Turcs tenaient bon sur trois continents : du Danube aux rives du Don, de la Moulouya à la première cataracte du Nil et à l'Euphrate. Les mers Noire, Egée et le bassin oriental de la Méditerranée devinrent des eaux turques.

Ce vaste empire disposait de ressources de toutes espèces, d'une force militaire avec une armée d'élite et une artillerie incomparable.

Malgré les guerres ruineuses menées contre les coalitions chrétiennes durant des siècles, l'Empire ottoman demeurait encore une puissance à la fin du XVIIIème siècle, même s'il avait cessé d'être une menace pour l'Europe.

Le Maghreb était « constitué d'un royaume resté hors de la sphère ottomane, le Maroc des Sa'adiens et des 'Alawites; le reste formait trois Régences : Alger, Tunis et Tripoli, plus ou moins vassales de la Porte.

Par sa situation géographique, ses richesses en hommes et en denrées, la contrée fut convoitée par les Espagnols appuyés sur l'Amérique et par les Ottomans, appuyés sur l'Asie.

Les deux puissances se disputaient l'hégémonie sur ce Maghreb dont la possession aurait assuré le triomphe de l'un des deux rivaux.

Sur le plan militaire, les trois Régences n'avaient pas toutes les mêmes atouts et les mêmes ressources. Tripoli était la plus vulnérable, « la plus fiable de ces républiques et celle qui donne le plus beau jeu aux expéditions européennes, étant disposée très favorablement pour être bombardée[1]. »

La Régence de Tunis succéda en 1574 à la dynastie des Hafsides. Cependant, malgré une activité maritime soutenue, elle n'avait jamais inquiété les puissances chrétiennes. « Nation plus aisée à réduire, dit un document, que celle d'Alger parce qu'elle a moins de force et qu'elle fait du commerce[2]. »

La petite république de Salé était une puissance à part. Elle était « plus incommode pour l'Espagne que pour la France. » La course était « leur raison d'être. » Les grands problèmes de l'heure, non !

2 - Alger la guerrière :

« Djazair al-Maghâzi, » « République redoutable ! » « Plaie vive attachée aux flancs de la Chrétienté ! » C'est ainsi qu'on désignait Alger quand elle s'était engagée avec beaucoup de succès dans les guerres maritimes.

Pour comprendre le rôle joué par la Régence, à partir du XVIème siècle, il faut rappeler les facteurs déterminants.

a) La situation géographique : A mi-chemin entre le Cap Bon et le détroit de Gibraltar[3], Alger n'est aussi qu'à trois cents kilomètres de Majorque. A l'extrême Ouest de la mer, les deux côtes, espagnole et algérienne, se regardent de plus en plus près de l'Est à l'ouest.

Cette position centrale, entre le canal de Sicile et la porte de l'Atlantique, confère à la cité une position de choix.

« Il est bien certain, écrit Lespès, qu'une flotte ayant Alger pour port d'attache était bien placée pour surveiller et intercepter les routes les plus directes de Gibraltar vers la Méditerranée orientale, de l'Espagne du Sud vers l'Italie méridionale ou la Sicile[4] ! »

Cette position avantagea la ville, bien avant les changements survenus au XVIème siècle.

Du Xème au XVIIIème siècle, géographes et voyageurs musulmans s'accordaient à souligner la richesse et l'activité économique de la ville. Le port était fréquenté par les navires d'Ifryqiya, d'Espagne et d'Orient. Certes, le pays tout entier, fut partiellement ruiné à la fin du XIIIème siècle par les luttes, les révoltes et Alger par les sièges. Cependant, chaque fois, la ville se relevait de ses malheurs pour connaître, dès le XVème siècle, une relance économique appréciable. Les échanges avec Barcelone, Port Vendres, Marseille et Gênes lui rendirent une partie de sa prospérité, momentanément éclipsée[5].

b) Le joug espagnol : Après la chute de Grenade, l'offensive ibérique au Maghreb allait compromettre les efforts déployés. Le littoral algérien fut, en partie, occupé par les Espagnols, entre 1505 et 1510 : Mars al Kabîr, Oran, Bijâya et le Penon d'Alger. D'autres villes côtières furent étroitement surveillées et soumises au versement d'un tribut à la Couronne d'Espagne.

Le Maghreb central, déchiré et affaibli de l'intérieur, ne pouvait faire face, seul, à cette nouvelle croisade.

L'arrivée puis l'installation des Andalous expulsés et l'appel lancé aux Turcs allaient, peu à peu, transformer la bourgade des Banî Mazghana en une capitale d'un nouvel Etat, de mieux en mieux structuré et décidé à rendre aux chrétiens leurs coups. Léon l'Africain y séjourna au début du règne de Khayr ad-Dîn. « Elle est, nous dit-il, très grande et fait quatre mille feux. Ses murailles sont splendides et extrêmement fortes, construites en grosses pierres[6]. »

c) L'organisation de la Régence : Les débuts furent très difficiles. Devant les multiples dangers qui le guettaient, Khayr ad-Dîn se plaça sous l'autorité du Sultan Salim 1er, en 1518. Il reçut le titre de Pacha, les fonctions de gouverneur et des renforts en hommes, en argent et en armes.

Le Maghreb central devint, en quelques années, une province turque. Le régime politique du pays, s'il assura une relative stabilité, connut cependant, des changements.

- Jusqu'à 1587, il y avait, à la tête de la Régence, les Beylerbeys, grands personnages dans la hiérarchie ottomane qui assurèrent le triomphe de la présence turque. Ces gouverneurs, nommés par le Sultan, étaient des chefs politiques et militaires soutenus par des janissaires recrutés en Asie.

- La seconde période fut celle des pachas triennaux. Elle dura jusqu'en 1659, et fut marquée par la rivalité des Raïs et des officiers de terre. Mais le pouvoir réel était détenu par les premiers. Le Pacha, nommé par La Porte, perdait de plus en plus son autorité.

- La période des Agha (1659-1671) fut un moment de troubles et de déstabilisation. Certes, les chefs maintinrent les liens avec Istambûl, par l'envoi de présents et par l'aide militaire[7], mais ne laissèrent au représentant du Sultan que la possibilité d'entériner les décisions du Diwân. Et, au fil des années, le « Pacha », ne fut rien d'autre qu'un titre honorifique.

- Une monarchie élective vit le jour en 1671 et dura jusqu'en 1830. La corporation des Raïs, devant la confusion qui régnait dans les affaires de l'Etat, imposa au pays, un un nouveau chef appelé Dey. Si le Sultan continuait d'envoyer des Pachas, le pouvoir effectif se trouvait entre les mains de l'Odjaq qui élisait son Dey. L'éloignement favorisait l'indépendance à l'égard du souverain. Les dirigeants jouissaient d'une large autonomie, mais le maintien des liens avec la Turquie leur assurait une sorte de garantie face aux menaces des nations occidentales.

d) Le Jihâd sur mer : Alger, capitale de la Régence, n'était pas un simple port de commerce ou une échelle comparable à Tripoli de Syrie ou à Lattaquié. Elle n'était pas seulement la résidence des Deys et du Diwân, mais avant tout, une ville de guerre, une place d'armes et le poste principal du corps de la marine.

« Cette nation, dit un document de l'époque, est des plus puissantes de la côte d'Afrique et des plus difficiles à réduire […] elle a plus de vaisseaux à la mer, elle est mieux aguerrie, la ville est mieux fortifiée que celle des autres nations[8]. »

L'Odjaq, une fois fondé, avait-il une autre mission que de porter le combat dans la voie d'Allah sur les flots ? « C'est ainsi qu'il était né, c'est par là qu'il avait grandi[9]. » Lorsque Khayr ad-Dîn enleva le Penon aux Espagnols, en 1529, creusa le port et le fortifia, il voulut en faire le point d'attache et de refuge des combattants de la foi, « c'est une Malte musulmane qu'il envisagea de créer. »

Alors, Alger « éleva sa tête altière » et sembla « porter le diadème de ce monstrueux empire. » « Bâtie en amphithéâtre […] sur le penchant d'une montagne, chacun de ses habitants pouvait contempler, avec orgueil, les mers, ses vastes domaines. »

La lutte contre l'ennemi, s'engagea essentiellement sur mer. Le dos tourné au continent, toute la façade de la ville regardait vers cette mer qui lui amenait des profits et des soucis. Durant trois siècles, les dirigeants allaient attacher une importance sans égale à la marine, car le combat ne devait connaître ni trêve ni fin. La flotte devait être l'instrument de la résistance et de l'offensive. Les moyens financiers ne faisaient pas défaut. La Méditerranée les drainait vers Alger. « Une cité fort animée, » rapporte le sieur Nicolay, médecin d'Henri II.

A l'origine de cette fortune légendaire et de cette transformation peu commune, il y eut le nouveau port. Quelques années auparavant, c'était « une traînée de rochers à fleur d'eau, allant du rivage à l'îlot central, appelé « Stoffa » ». Un chapelet de récifs permettait aux navires de mouiller devant la ville. Cependant, les marins trouvaient l'endroit moins bon que celui de Mars al-kâbir ou de Bijâya « car nulle part, on n'y était abrité des coups de vent du Nord et des gros temps de l'hiver et que, même pendant la belle saison, on pouvait y être tourmenté par la mer. »

Au handicap naturel, s'ajoutait la présence espagnole depuis 1510. Incursions et bombardements paralysaient toute activité. Quand le cauchemar prit fin, un port naquit, véritable outil de développement[10]. »

Devenu la raison d'être de la ville, le port sera, jusqu'à la fin, le port de l'audace, le fléau et la terreur des gens de l'autre côté de la mer, la base qui enlèvera à l'Espagne, la plupart de ses places fortes et de ses villes vassales en Algérie, consacrant ainsi la faillite de sa politique africaine.

B - LE MONDE D'EN FACE.

Pour comprendre la place et le rôle de la marine algérienne, durant la longue période ottomane, il faut connaître les nombreux ennemis qui, malgré leurs divergences politiques ou religieuses, durent l'affronter sans répit.

Le préjugé antimusulman, très répandu à l'époque, prit dès l'arrivée des Turcs au Maghreb, une dimension telle que l'idée de croisade était dans toutes les têtes. Un prince, un aventurier ou un criminel fuyant son pays, se vantait de vouloir « broyer du Turc. »

D'autre part, les multiples victoires remportées sur terre et sur mer par les Musulmans avaient dressé le monde de la Croix contre celui du Croissant. Dans cet embrasement général, le Maghreb central fut particulièrement visé, mais rendit coup sur coup, grâce à sa marine.

1- L'Espagne

A la tête de ce monde hostile, venait la Maison d'Autriche qui comprenait : l'Espagne, Naples, la Sicile, une partie de la péninsule italienne, l'Europe centrale et les Flandres. Il représentait une chrétienté militante et active qui rêvait d'extirper "le péril mahométan" en déchaînant les passions et en multipliant les heurts.

Bien avant le prétexte turc, les rois catholiques furent à la tête de l'offensive. Au lendemain de la chute de Grenade et de la fin de la dernière dynastie musulmane en Andalousie, la politique espagnole lorgnait le littoral maghrébin, comme premier pas d'un vaste plan. Dès 1505, on prit pied à Mars al-Kabîr, à Oran en 1509. En 1510, on avait déjà occupé Bijâya et le Penon d'Alger et imposé le silence à de nombreuses villes de la côte.

Le fanatisme religieux et les projets politico-économiques se proposaient de « créer de Séville à la Sicile, riche en grain, une route impériale adossée à la côte africaine[11]

Les villes occupées furent transformées en bases fortifiées pour s'assurer la prépondérance en mer. Puis, commença une politique belliqueuse et intransigeante, afin de réduire les Etats du Maghreb.

Charles Quint se prenait pour le maître de l'Univers. Il voulait une monarchie dominant tous les continents. Sans tenir compte des multiples difficultés intérieures et des réactions internationales, il entreprit sa croisade contre l'Occident musulman, par des expéditions contre Tunis et Alger.

Son fils Philippe II (1556-1598) tenta de mener une politique de grandeur et de guerre. Il se voulait le champion unique de la foi catholique et se lança dans la persécution des Musulmans restés en Espagne après 1492. « Combattre les Musulmans, les Juifs et les Protestants fut le grand dessein auquel il consacra sa vie » notent certains historiens à l'actif de ce souverain[12]. Il projetait une hégémonie territoriale autour de la Méditerranée !

Ses successeurs de la Maison d'Autriche et les Bourbons, après eux, n'acceptèrent jamais une Régence forte avec une marine active qui freinait énormément leurs ambitions. « En moins de

cinquante ans, écrit Berbrugger, le commerce et la navigation de l'Espagne avaient presque complètement été anéantis[13]. » Aussi, les conflits armés furent-ils continus et les résultats ruineux pour les belligérants.

2 - Le royaume de Naples

Possession espagnole dès le XVème siècle, d'une importance stratégique incontestée, ce petit Etat apporta, continuellement, son concours à la coalition antimusulmane formée par l'Europe.

Chaque expédition espagnole contre Alger comprenait des contingents de ce pays. Dans le domaine de la course et de la traite des esclaves musulmans, les Napolitains furent parmi les plus actifs de la coalition.

3 - Les moines corsaires

Très tôt, les ordres religieux, poussés par une fièvre islamophobe, se jetèrent dans la course avec l'espoir de reconquérir la mer et de l'interdire aux autres.

a) L'Ordre de Saint Jean de Jérusalem[14] : Après avoir succède aux Templiers, en 1312 et après leur installation à Chypre puis à Saint Jean d'Acre, les moines de l'Ordre se fixèrent à Rhodes. De là, ils interceptaient les bateaux musulmans et les pèlerins se rendant la Mecque. L'île commandait en effet, la seule route maritime de Constantinople à l'Egypte et les débouchés de l'Asie mineure. Attaques de convois et coups de main sur les îles isolées causèrent de si grands dommages que le Sultan dut les expulser de leur repaire en 1522.

b) L'Ordre de Malte : Chassés de Rhodes, les Hospitaliers de Saint Jean s'installèrent à Malte. Ils y restèrent jusqu'à 1798 (prise de l'île par Bonaparte).

C'était une communauté religieuse et militaire dont les Grands Maîtres étaient aussi puissants que les Doges de Venise. Ils gardaient le détroit et bénéficiaient de l'aide et de la complicité de nombreux Etats chrétiens. Leur base devint rapidement « une des principales forteresses de la Croix » et ses chevaliers, « la fleur de la course chrétienne. » Cette association belliqueuse, passant pour être « la plus généreuse épée de la chrétienté » se convertit en milice de la mer. Ils écumaient la Méditerranée et s'attaquaient aux rivages musulmans. Longeant les nombreux refuges que leur offraient la Grèce, la Crète, les îles et les îlots de la Méditerranée centrale, ils pillaient du Delta du Nil à la Goulette.

Sous le règne du Grand Maître d'Oemèdes[15], l'Ordre fut inféodé à l'Empereur Charles Quint et l'on comprendra pourquoi, les chevaliers vinrent en masse, en 1541, à Alger où ils laissèrent de nombreux tués et prisonniers ainsi qu'un butin de guerre important.

S'ils osaient à peine se hasarder dans les eaux algériennes, ils infestaient, par contre, la Méditerranée orientale. Parmi leurs nombreux actes de brigandages, l'histoire a retenu celui-ci : en 1664, les galères de la Religion s'emparèrent, après sept heures de combat, d'un grand galion musulman richement chargé. Parmi les captifs, se trouvait une dame du sérail qui, pour accomplir son obligation religieuse, s'en allait à la Mecque, avec un jeune garçon « qu'on disait fils du Grand Seigneur Ibrâhîm[16]. »

Incapable d'affronter seule la Régence, l'Europe a paru longtemps se reposer sur l'activité des corsaires chevaliers. Mais l'Ordre, vigoureux au XVIème, n'eut, dans les derniers temps de son existence, ni le pouvoir, ni l'énergie de contrebalancer les coups toujours renouvelés des Algériens.

c) Les chevaliers de Saint-Etienne. L'Ordre fut fondé en Toscane par Cosme de Médicis, en 1562, « avec l'autorité et le concours des papes. » Une bulle de Pie IV approuva cet ordre. Ce souverain pontife et ses successeurs « ont en récompensé et accordé beaucoup de biens et privilèges au dit ordre pour faire la guerre aux Infidèles[17]. »

Imitant l'Ordre de Malte dans la guerre aux Musulmans, le Grand-Duc était appelé, dans certains écrits, « la terreur des Ottomans, fléau des Turcs, frayeur des Mores[18]. »

L'activité de ces corsaires atteignit son paroxysme entre 1585 et 1610. Elle diminua sensiblement au XVIII siècle. Parmi leurs « exploits, » rappelons leur coup de main sur 'Annâba (Bône) en 1607 et en 1610. Certaines sources disent qu'en 1678, ils avaient capturé quinze mille Musulmans.

4 - La France

Les relations algéro-françaises connurent des hauts et des bas durant cette période troublée par des luttes autour de la navigation et du commerce en Méditerranée.

La première phase couvrit, à peu près, tout le XVIème siècle. A partir de 1534, François 1er, encerclé par le vaste empire de Charles Quint et menacé alors d'étranglement, se rapprocha des Ottomans et fit appel, nous le verrons plus loin, aux Algériens dans ses conflits avec l'Espagne. Les convergences d'intérêt, l'entente militaire, le commerce créèrent ce qu'on appela « l'alliance du Lys et du Croissant. »

Cependant, le XVIIème siècle fut différent. Les choses se gâtèrent peu à peu, sous la pression, en France, de clans ou de personnages influents. Le renouveau religieux y prêchait, ouvertement, la croisade au Maghreb. Les prêtres, devenus consuls, préconisaient parfois l'emploi de la force pour résoudre les différends avec la Régence. Les brouilles entre les deux pays contrastaient avec un passé sans orage. Sous la pression des hommes d'Eglise, l'entente algéro-française devint « génératrice de tant de scandales. » On la dénonça avec vigueur. On préférait alors porter la guerre en Afrique « pour occuper toute une jeunesse inemployée depuis la fin des guerres civiles et réduite à s'enrôler sous les bannières de Toscane ou de Malte[19]. » Quand on rappelait aux partisans des croisés que les Musulmans furent, longtemps, de précieux alliés, ils rétorquaient que c'était du passé et que l'on était maintenant en paix avec l'Espagne[20].

Durant le long règne de Louis XIV, la France se décida souvent pour la guerre. Sa politique algérienne consistait à affirmer, en toute occasion, la gloire du Roi et le mépris des Barbaresques.

Servir le Souverain par la guerre en multipliant les expéditions et les coups d'éclat, répondait au goût de l'époque, notamment, dans les clans des nobles et des prêtres. « Il me semble, disait en 1666, l'auteur d'un mémoire, qu'il n'est pas de la dignité de l'Etat d'écouter ceux qui proposent de négocier un traité avec Alger[21]. »

Sous le consulat et l'Empire, Napoléon fut, à trois reprises, sur le point de lancer une attaque qui « tendait à la destruction des trois Régences [...] et à l'établissement dans ces pays, de trois colonies militaires françaises[22]. »

A défaut de guerre, Napoléon ne se privait point de menaces. Ses instructions à ses ministres et représentants au Maghreb exprimaient clairement des intentions belliqueuses :

« Ecrire aux citoyens Dubois - Thainville et Dervize de bien établir les différences qu'il y a entre les Français et les Anglais : que ceux-ci peuvent bien y envoyer quelques vaisseaux mais pas une armée entière, comme je puis le faire d'un moment à l'autre[23]. »

Trois jours après, il prit un arrêté stipulant que « Le Ministre de la Marine fera, sur le champ, partir de Brest trois vaisseaux de guerre et deux frégates pour se rendre dans le plus court délai à Alger, où ils mouilleront et trouveront des ordres chez l'agent de la République[24]. »

Sous le Premier Empire (1804-1814), les relations entre les deux pays se gâtèrent davantage. Le Dey Ahmad (1805-1808) était hostile à la France parce qu'il connaissait les projets agressifs de ses dirigeants.

Au lendemain de la paix de Tilsit[25], Bonaparte, alors à l'apogée de sa gloire et de sa force militaire, songeait encore à une solide expédition contre la Régence « pour y établir une forte base organisée et disputer, à l'Angleterre, le contrôle de la Méditerranée. »

La tension entretenue par les malentendus et les récriminations, demeura, jusqu'au blocus et à l'agression de 1830.

5 - L'Angleterre

La présence anglaise en Méditerranée et ses tendances à l'hégémonie devaient, fatalement, opposer la Régence à la Grande-Bretagne.

Au XVIème siècle, le réseau de bases navales établi par les Anglais s'élargissait ; la progression continuait au XVIIème siècle: Tanger, Smyme et Livourne; le XVIIIème siècle vit tomber Gibraltar et Port Mahon[26].

Devant lutter par tous les moyens contre la France et contre l'Espagne, l'Angleterre dut s'appuyer sur la Régence. Plusieurs traités conclus sanctionnaient l'entente mutuellement bénéfique.

Cependant, une rivalité sur mer fut à l'origine de tensions et de conflits armés. Incursions algériennes dans l'Atlantique et raids anglais sur Alger[27], collaboration anglo-russe en Méditerranée pour affaiblir l'Empire ottoman, furent les principales causes de la rupture. On ne pardonnait pas aux Anglais " « »d'avoir guidé les premiers pas des Russes dans une mer où ils n'avaient rien à faire"." On était ici outré de voir ces derniers bénéficier de facilités d'escales et recevoir des instructeurs dans le cadre de missions navales.

Ainsi, plus d'une fois, l'allié d'hier se trouvait-il rangé dans la coalition anti algérienne.

6 - La Russie

Toujours prisonnière derrière des mers fermées, la Russie chercha tôt à se frayer un passage vers les mers libres. Mais les Ottomans étaient l'obstacle à renverser pour avancer par le Sud. Dès 1552, le Tsar amorça une progression vers le Bosphore. En attendant d'en tenir plus, pourquoi ne pas chercher d'abord, par tous les moyens à s'implanter en Méditerranée, en empruntant une porte plus facile : Gibraltar ?

On tenta de mettre dans le jeu, l'Ordre de Malte, moyennant un appui consistant contre les Musulmans. Joseph II et Catherine II avaient leurs rêves : pour disposer de bases en Méditerranée, pourquoi ne pas négocier avec 'Alî Karamanlî, Pacha de Tripoli, l'acquisition de l'île de Bomba (au Nord-Ouest de Tobrouk et face à la province de Barqa ? L'Impératrice voulait en faire une Malte russe. Les pourparlers n'ayant pas abouti, on mit au point, en 1784, un autre projet : les îles de Lampedouse et Linose qui dépendaient alors du Royaume de Naples.

Les multiples tentatives des Russes en Méditerranée visaient à démembrer l'Empire ottoman par le fameux projet grec : « Reconstituer l'empire hellénique avec Constantinople pour capitale et un prince russe comme souverain ! » Ce qui explique les guerres turco-russes en 1783 et 1787.

Vis à vis des Régences du Maghreb, la Russie, à défaut de les combattre, chercha à les détacher du Sultan. En 1777, des envoyés russes vinrent officiellement à Tunis et à Alger, faire des ouvertures de paix. Mais, devant le refus algérien et la ferme persistance des dirigeants de rester fidèles au Sultan, la Russie se lança dans la guerre de course en Méditerranée. Les coups de main se multiplièrent. Une polacre française, transportant des pèlerins vers la Mecque, fut capturée par un navire russe[28]. En effet, la Régence était en guerre contre le Tsar depuis le conflit de Tchesmé (1783) et la marine d'Alger se trouvait chaque fois engagée aux côtés du Sultan.

Quant aux navires russes opérant en Méditerranée, ils avaient comme principales bases, Mahon et Livourne[29].

Mais la Méditerranée avait aussi d'autres utilisateurs : à partir de 1590, on note l'arrivée massive des Nordiques : Hollandais, Suédois, Hanséaques.

Tel était le monde auquel devait résister la Régence en lui opposant une marine entraînée et une foi inébranlable.

C - UN ENJEU DE TAILLE : LA MEDITERRANEE[30]

« *Toi qui portas le monde en ton sein fabuleux.* »

Cette mer qui fut le théâtre de l'épopée barbaresque, n'est pas une mer comme les autres. Si petite par la superficie, elle est si chargée d'histoire !

C'est une mer étroite, dont la longueur, de Gibraltar à la côte syrienne, est de moins de quatre mille kilomètres et dont la largeur est, au maximum, de sept cent cinquante entre la France et l'Algérie, de huit cents entre le rivage libyen et Salonique. Sa surface est à peine de trois millions de kilomètres carrés. Les mers annexes sont également resserrées ; l'Adriatique avec ses huit cents kilomètres de long sur à peine deux cents de large.

Ses limites, en tant que mer, sont en effet bien nettes. Le détroit de Gibraltar marque qu'on passe d'un monde à l'autre, ce qui fait dire que cette mer est « une souricière facile à bloquer. » Par contraste avec la masse des océans, ce caractère articulé est un trait géographique très accentué et très riche de conséquences.

Par sa situation privilégiée, elle est en effet commune aux trois continents et, par-là, « le lieu géométrique des rapports de l'Orient et de l'Occident[31]. »

Elle est aussi la plus belle portion du globe[32], « la mer des aventures, » le lac exquis, la « mer verte. »

Contrairement aux autres, elle n'est pas hostile à l'homme, mais plutôt accueillante. Dans le passé, elle fut très tôt la patrie des marins, leur raison de vivre et leur moyen de subsistance.

Par son rôle, elle fut le berceau de la civilisation, des arts, des courants économiques, « le cratère bouillant des gestations humaines, » le terrain favorable des échanges culturels et des reliques du passé où l'on ne peut « défiler au large d'un de ses sites sans qu'il ne rappelle quelque épisode ou quelque bataille[33]. »

Aussi demeura-t-elle, grâce à ces multiples privilèges, le centre névralgique de l'univers et la mer qui sut, le mieux, garder un charme incomparable et une importance inégalée. Ses rivages enchanteurs, ses paysages harmonieux et ses ressources inépuisables fixèrent les races et opposèrent les peuples dominateurs.

Au Moyen-Age, depuis le XIIème siècle, notamment, la Méditerranée fut soumise à la loi chrétienne, en dépit de l'avance musulmane enregistrée lors de la conquête du Maghreb et de l'Espagne. Malgré les découvertes géographiques, l'importance de la route des Indes et celle de l'Amérique du Sud, la Méditerranée sut garder son rang et sa valeur stratégique. Parsemée de péninsules, de presqu'îles et d'îles (deux cent cinquante dans la seule mer Egée), elle fut longtemps le témoin du labeur ou de l'ambition des peuples courageux. Les Baléares, la Corse, la Sardaigne, Chypre, Candie, Rhodes et Malte purent assurer à ce lac une vie prospère et une activité exceptionnelle. Barcelone, Marseille, Gênes, Naples, Tunis, Tripoli, Alexandrie et Alger, entre tant de villes côtières, avaient tenu les rênes du commerce de l'Europe et de l'Orient. C'est pourquoi, les principales routes maritimes et commerciales sillonnaient cette partie du globe avec un trafic des plus denses.

Mieux encore, l'évolution politique et militaire de la région confirma cette mer dans son rôle et son importance.

Si au Moyen-Age, l'influence chrétienne sur la Méditerranée était incontestable, le cadre et le décor où devait se produire les acteurs allaient changer avec l'arrivée des Turcs, en ce début du XVIème siècle au Maghreb et l'offensive musulmane contre les principales îles tenues par les Chrétiens.

La chute de Rhodes en 1522, du Penon d'Alger en 1529, de Bougie en 1555, permirent à l'Islâm de reprendre l'initiative.

Vers 1565, les rivages de la Méditerranée étaient, depuis un demi-siècle, musulmans pour les deux tiers. Dans le bassin oriental, à l'exception de Cérigo, Zante et Corfou, la plupart des îles étaient aux mains des Ottomans ; Chio fut arrachée en 1566 et Chypre en 1571.

Jadis, lien entre riverains, la mer blanche se transforma en un lieu d'affrontements sanglants entre Musulmans et Chrétiens, affrontements dans lesquels Alger se lança, sans répit, durant trois siècles. La lutte séculaire reprit en effet, lorsque l'Europe entreprit de nouvelles et vaines croisades. C'est alors qu'un front meurtrier sur mer s'embrasa, les batailles se succédèrent, les haines aveuglèrent les hommes : Maghreb et Europe se mesurèrent militairement pour dominer le bassin occidental, en particulier.

Jamais, depuis plusieurs siècles, les Musulmans n'avaient été aussi forts et entreprenants. Repousser l'ennemi, le battre et l'affaiblir semble avoir été la stratégie constante de leurs dirigeants.

« Au XVIème siècle, écrit F. Braudel, on ne peut plus circuler en Méditerranée qu'en se méfiant du Musulman ou si l'on s'est acquis ses complaisances comme les Marseillais [...] C'est aux Musulmans que vont dès lors les aventuriers de la mer [...] C'est à eux, qu'appartiennent les vaisseaux les plus rapides les chiourmes les plus nombreuses et les mieux exercées. »

En effet, l'Europe connut un progrès rapide de son commerce maritime. Marseille entretenait depuis longtemps d'actives relations avec l'Orient, notamment avec les Mamelouks d'Egypte. Venise et Gênes avaient conclu des accords commerciaux avec les souverains du Maghreb, L'Espagne possédait de grands intérêts dans certains Etats d'Italie. Les Anglais et les Hollandais étaient à la recherche de profits commerciaux dans le vaste monde musulman, riverain de la Méditerranée.

Avec les marchandises, il y circulait également les idées, les richesses, les armes et les apôtres. Aussi, l'affrontement obligeait-il les belligérants à trouver, sur mer, les moyens et les hommes pour se battre et concrétiser leurs rêves, car les sociétés traditionnelles étaient alors incapables de les fournir Les profits que procurait la mer étaient infiniment supérieurs C'est pourquoi celle-ci devient l'espace vital recherché, le marché le plus achalandé, le « ring où se rencontrèrent, durant plus de trois siècles, les Algériens et leurs adversaires européens. »

Les conséquences étaient très pénibles pour l'ensemble des antagonistes. L'insécurité fut si générale que la Méditerranée était devenue « comme une de ces forêts de cauchemar où, derrière chaque arbre, un brigand se cache, escopette au poing, prêt à crier aux voyageurs pèlerins et marchands qu'il faut choisir incontinent entre la bourse ou la vie[34]. »

La Méditerranée s'érigea, au XVème siècle, en paradis des pirates et des corsaires de toutes les nations riveraines ou non[35].

[1] A.N.Aff.Etr. B III – 305.

[2] Ibid.

[3] A vol d'oiseau, elle n'est qu'à 780 km de Ceuta et à 750 de l'extrémité Nord de la Tunisie.

[4] *Alger*, p. 35.

[5] Sur la ville du Xème au XVème siècles: Ibn Hawqal, al-Bakrî, al-Idrisî, al-'Abdârî, revue *al-Asâla,* n°, 1972. pp. 59-69.

[6] Description de l'Afrique, Ed. Epaulard, t. II, p. 347.

[7] Lors de l'expédition de Crête.

[8] N.Aff ; Etr,, B III - 305

[9] Berbrugger, « *Relations entre la France et la Régence d'Alger au XVIIème siècle* », R. A., 1879, p. 6.

[10] Il fut l'œuvre des Algériens « qui ont su tirer parti du plan que la nature leur avait tracé. » Chacun des successeurs de Barberousse s'efforça d'en améliorer les capacités d'accueil et de défense et de résoudre les problèmes de la sécurité des navires en édifiant des ouvrages.

[11] Monlaü, Les Etats Barbaresques, p. 51.

[12] Les grands conflits des XVIème et XVIIème siècles (Grande Encyclopédie de l'Histoire) VI. p. 87

[13] Berbrugger, R.A., 1879, p. 6.

[14] Fondé en 1099.

[15] Espagnol, il resta à la tête de la communauté de 1536 à 1553.

[16] Vertot (l'Abbé), *Histoire des Chevaliers de Malte*, p. 299.

[17] Aff.Etr., *Mémoires et Documents*, Italie/Toscane 1729-1836, Lettre de M. Lorenzia à Rouillé, le 13 mars 1750. [Pie IV (Jean Ange de Médicis), 1469-1565]

[18] Turbet-Delof, B.C., n° 96, p. 75.

[19] L'Ordre de Malte était considéré comme la bonne conscience de la France. Volontaires, déserteurs ou idéalistes fiançais y étaient enrôlés pour se soustraire aux traités d'alliance avec la Régence. D'autre part, dans la guerre que se livraient La Porte et Venise, le transport des renforts étrangers pour soutenir la République était assuré par la marine française.

[20] Capot Rey, *La politique française et le Maghreb méditerranéen*, p. 120.

[21] Loverdo, *De la Régence d'Alger et des avantages que la possession de ce pays peut procurer à la France*, cité par Léo Berjaud dans « *Boutin*... », p; 85.

[22] Napoléon, Correspondance, Note pour le Ministre des relations extérieures, 16 messidor an X (7 juillet 1802), R.A., 1875.

[23] Paris, 19 messidor an X. Signalons que la colère de l'Empereur vint après la paix d'Amiens signée avec les Anglais le 25 mars 1802.

[24] Par ce biais, Bonaparte voulait résoudre plusieurs problèmes intérieurs : occuper l'armée, se débarrasser de généraux rivaux et de chefs turbulents, distribuer, en cas de conquête, des concessions pour indemniser les victimes de la Révolution.

[25] Signée en juillet 1807 entre Napoléon et Alexandre 1er de Russie.

[26] Les Anglais ne rendront ce dernier point qu'en 1783 après le traité de Versailles.

[27] Voir plus loin, les expéditions anglaises : origines et déroulement ainsi que les conséquences.

[28] Grammont, Histoire... p. 322.

[29] Maupeou, *« Les premiers russes en Méditerranée* (1770-1807), *Les corsaires moscovites*, » revue de la Défense Nationale, avril 1947

[30] Voir notice « Bahr al Rûnt » in E.I^2. 963/965 et Michel Mourre : Dictionnaire encyclopédique d'histoire. R.M.Bordas, 1978.

[31] Dufourq, L'Espagne catalane, int., p. 2. Auphan (P.), Histoire de la Méditerranée, p. 10.

[32] Dufourq, op.cit., p. 574.

[33] Auphan (P.), Histoire de la Méditerranée, p. 10.

[34] Hubac, *Les Barbaresques*, p ; 11.

[35] Mercier (E.), en fait le paradis des pirates barbaresques seulement (*Histoire de l'Afrique Septentrionale*, III, p. 244.)

BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat

Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Deux

UNE OPTION FONDAMENTALE : LA MARINE DE GUERRE

Durant trois siècles, le gouvernement d'Alger attacha une importance sans égale à la marine, quelquefois même, au détriment de l'armée de terre. La sollicitude des responsables pour cette arme peut-elle s'expliquer ? Une marine de guerre seule était- elle indispensable ?

A- DES MENACES EXTERIEURES PERMANENTES :

Les raisons de se doter d'une marine forte ne manquaient pas. Les frontières à l'Est et à l'Ouest étaient moins menacées que la côte. Il suffit de comparer les expéditions européennes du XVIème au XIXème siècle, d'une part, et les quelques escarmouches avec les Marocains et les Tunisiens d'autre part, pour mesurer d'où venait le véritable danger.

Quant au Sud, l'étendue du Sahara était une barrière naturelle suffisamment efficace pour qu'une agression de ce côté soit impensable.

La croisade anti-algérienne était devenue quasi-permanente depuis la chute de Grenade (1492). Le péril réel venait de la mer et guettait le littoral et en particulier la capitale.

Dévots, militaires, aventuriers et illuminés montaient des câbles et appelaient, ouvertement, à « l'extirpation des corsaires et à la destruction d'Alger. » De Saint Louis à Charles X, que de projets avaient été conçus pour occuper une portion du Maghreb !

On se mit à explorer les côtes sous le motif de curiosité touristique ou sous l'habit d'hommes d'affaires, on repérait les lieux de mouillage, on élaborait des plans, on ramassait de grosses

sommes d'argent et on organisait la course pudiquement appelée contre-course. On se préparait « à crever l'abcès avec Alger[1]. »

Il serait intéressant de passer en revue quelques passages de cette littérature propagandiste destinée à ragaillardir les Européens et les inciter à conquérir le Maghreb.

« Si cette terre appartenait aux chrétiens, disait Haëdo, et qu'ils la travaillassent de leurs propres mains, il n'y aurait pas dans le monde entier de pays plus fertile[2]. »

Marmol dans sa « *Description de l'Afrique* » faisait l'éloge de la Sainte Ligue de 1573, et vantait la conquête d'un si beau pays. C'est pourquoi on trouve dans son livre tant de précisions sur les ressources dans cette contrée[3].

Les projets d'occupation étaient clairs. Ecoutons Lanfreducci[4] : « L'endroit le plus facile pour donner l'assaut et s'emparer d'Alger est, de l'avis commun, celui de Babeluet (Bab el-Oued) après avoir pris le burchio de l'Ucciali[5] parce qu'en ce point l'armée serait à couvert des autres Burchi et de l'Alcazaba que l'on pourrait battre sûrement des collines et petites montagnes faciles qui dominent la ville avec abondance d'eau pour l'armée. »

De toutes les villes côtières du littoral méditerranéen, Alger était la principale cible : « Il n'y a pas de doute qu'une fois Alger rasée, s'effondrerait facilement tout le pouvoir de la maison ottomane dans toute la Barbarie de l'Egypte en deçà [...] Il n'est pas douteux non plus qu'Alger, une fois rasée, tous les corsaires infidèles disparaîtront et les villes de la Barbarie seront facilement prises. De cette sorte, seront mises à l'abri toutes les côtes non seulement d'Espagne mais de toute la chrétienté car, l'aide d'Alger manquant à celle du Levant étant si lointaine et incertaine, il serait très facile aux chrétiens d'extirper les autres corsaires de Tripoli, Djerba, Sousse, Bizerte, Bône et autres[6]. »

Mais voilà que la capitale de la Régence était devenue inébranlable. Certains stratèges européens préconisaient de s'emparer d'autres villes algériennes.

« Il faudrait prendre Bougie, suggère Lanfreducci, fortifier les deux points de son port, ce qui serait chose longue, difficile et non sans danger[7]. »

Il n'y a rien d'étonnant à rencontrer dans les archives d'Espagne et d'Italie, des descriptions d'une série de ports algériens faites par des capitaines corsaires en vue d'un débarquement ou d'une razzia. On y note les facilités de débarquement et de rembarquement, les points d'eau douce, les possibilités de ravitaillement, on y joint des croquis et légendes[8].

Au XVIIème siècle, l'idée de croisade trouvait de nombreux adeptes.

D'Aranda avait son projet en 1656, Saint Vincent de Paul conseillait une expédition contre Alger en 1659 prétextant la nécessité de libérer « dix à vingt mille chrétiens détenus en Barbarie. » Le vœu constant des ordres religieux trinitaires, Pères de la Merci et autres, était de voir les gouvernements européens et, en particulier la France, intervenir. Sur la fin de sa vie, Saint Vincent de Paul s'efforçait de faire entreprendre une expédition et sollicita des Marseillais les subsides nécessaires pour en couvrir les frais.

Un marin de l'époque, le Chevalier Paul, « le seul chef d'escadre qui gardât la haine sacrée des infidèles[9] » tenta l'aventure. En 1660, on lui confia la charge d'une expédition. Après Tripoli et la Goulette (en juillet), le voici devant Alger en août. Ce fut l'échec.

« Les Tunisiens, rapporte Charles-Roux, s'étaient hâtés de tirer leur épingle du jeu, dépêchant des négociateurs au Roi [...] Mais les Tripolitains et Algériens firent meilleure contenance qu'on ne l'avait attendu d'eux, l'effet de surprise fut manqué, des indiscrétions les ayant mis sur leurs gardes. Paul revint d'Alger sans rien rapporter[10]. »

La deuxième tentative de 1661 ne fut pas plus probante.

Dès son arrivée au gouvernement, le ministre Colbert demandait un rapport sur les problèmes avec Alger à l'intendant général de Toulon.

En voici la réponse :

« 1/ S'emparer d'un port sur la côte d'Afrique, par exemple la ville et la forteresse d'Yppone (Bône) où l'on dit qu'il y a un port considérable. De là, on réduirait Alger, Tripoli et d'autres lieux à soumettre aux lois de notre Grand Roi…

2/ La seconde chose regarde Alger. Là, on peut en brûler les vaisseaux dans le port ou maçonner six de nos vieux vaisseaux et de les mener enfoncés dans l'embouchure du port d'Alger (il n'y a que 21 pieds d'eau) à la faveur du canon et de la mousqueterie de nos vaisseaux de guerre et de quelques galères pour remorquer et placer les vaisseaux maçonnés avant que de les enfoncer. On bouchera ainsi un port pour lequel les Barbares ont dépensé plus d'un million pour remettre en état. »

On étudia les conditions climatiques, on chercha la saison la plus favorable. « Tout débarquement au Maghreb doit se faire avant les fortes chaleurs, c'est à dire, au printemps » affirme Avity[11]. Il faut affamer Alger par une course et un blocus savamment organisé. Tous les projets, les plus réalistes ou les plus extravagants, étaient traités dans les chancelleries d'Europe.

Le mémoire du chevalier Paul en fut un.

« A les traquer sur mer, disait-il, devraient être employés vingt-cinq navires de guerre dont dix forts vaisseaux, bien fournis en artillerie de gros calibre pourvus d'un nombreux équipage, quatre brûlots, le reste en frégates légères et bonnes à la voile Que si les pirates s'étaient terrés dans leurs ports, on pourrait résoudre de les brûler et mettre leurs villes en désordre et, particulièrement Alger, attendu qu'est exposée au canon. »

« Deux des vaisseaux devraient être aménagés pour porter des mortiers à bombes qui accableraient de leurs projectiles les maisons de bois remplies de monde, aux toitures en terrasses, en sorte qu'il n'y aurait point de bombe qui ne fit un grand fracas et mortalité. »

« La mer étant l'alliée naturelle d'Alger, on résolut d'attaquer la ville par terre. On constate que de ce côté, elle était beaucoup moins fortifiée et pour s'en emparer, il conviendrait de débarquer au Cap Matifou, à quatre milles d'Alger et d'y arriver au début de juillet parce qu'à cette époque, une grande partie des troupes du Dey étaient dans les provinces pour percevoir les impôts, que la rivière entre le cap et Alger était à sec et que la mer était calme[12]. »

Il fallait donc recourir à l'armée de terre et l'intéresser tout d'abord :

« Le pays est riche, peuplé et le revenu en triplerait en nos mains, » leur soufflait -on, « on y pourrait faire assez de butin pour enrichir une armée de cent-mille hommes et assez d'esclaves pour armer cinquante galères. »

Pour mieux préparer les interventions armées et venir à bout d'une résistance algérienne toujours efficace, on persistait à dresser des plans et élaborer des projets, comme celui de 1666 publié à Cologne.

« Etat des forces de cette puissance. Tableau des forces militaires et navales nécessaires pour réussir un débarquement début juillet vers l'oued El Hamiz, alors à sec, sous le Matifou. Cent à cent-cinquante-mille écus devront être prévus pour les seuls frais de « voiture », » des « munitions » et de « l'attirail » en supposant une campagne de trois mois. Opération rentable ! Pays très peuplé...

Alger est aussi un pays très riche qui rendrait trois fois plus s'il était mis en valeur : mines d'or et d'argent encore inexploitées et surtout le blé[13]. »

Un des champions de la lutte contre les Algériens était le chevalier d'Arvieux. Il rêvait de châtier « réellement et une fois pour toutes » les corsaires de la Régence. Il consigna, dans ses mémoires, les points faibles des fortifications de la capitale, projeta avec grande minutie un débarquement à Bougie et rédigea, pour le Prince du Portugal, un plan afin de ruiner la République d'Alger[14]. »

La politique de Louis XIV, monarque orgueilleux et avide de gloire, préconisait contre notre pays, l'action navale et même l'établissement militaire permanent. Il ne restait qu'à bien choisir un lieu de débarquement sûr après tant de mésaventures.

Clerville, après avoir retenu Alger, pencha ensuite vers Stora, Bougie, La Calle ou Bône. Sur la même question, Beaufort[15] avait ses idées. Pour départager les stratèges, un conseil fut réuni à Toulon et Stora fut retenu.

La France n'était pas le seul pays à vouloir s'emparer du littoral algérien. L'Espagne y pensait également. Ricaud, un ingénieur au service de cette puissance élabora, en 1754, un plan d'attaque : descendre sur la plage de Bab al Wad, c'est le lieu le moins fortifié de la côte Est[16], mais le mieux, c'est de descendre entre le Cap Cassim et Sidi Fredj. On surprendrait Alger par l'arrière[17].

Catherine II de Russie était, elle aussi, préoccupée par l'aide qu'apportaient les Régences d'Afrique du Nord à l'empire ottoman et l'attaque de ses bateaux par les navires algériens. Pour pénétrer en Méditerranée et construire une base, elle avait grand besoin de renseignements sur le flanc sud de cette mer.

Un officier de marine, Natvei Grigorievitch Kokostov[18] se chargea de le faire. Il entreprit de voyager incognito, une fois sur un bateau français, en qualité d'homme d'affaires, une autre, sur une polacre vénitienne, comme second de navire. Entre le 14 juillet et le 7 août 1777, il scruta attentivement le littoral Est en vue d'une action de la marine russe. Ecoutons-le :

« J'évitai toutes les occasions de découvrir ma véritable condition et pour cela, je descendis rarement à terre, cependant, j'eus le moyen de connaître tout ce qui était nécessaire[19]. »

Le premier quart du XIXème siècle voit s'accentuer les desseins de colonisation européenne.

Domingo Badia[20] séjourna en Afrique « pour l'avantage moral et politique de l'Espagne. » Se faisant passer pour musulman, il entreprit, sans danger, un long voyage, en 1803, sous le nom d'Ali Bey. Son mémoire sur la colonisation remis au Duc de Richelieu[21] commence ainsi : « l'Afrique septentrionale est la colonie naturelle de l'Europe. » On trouve dans cet écrit, les arguments classiques pour inciter les gouvernements d'Europe à envahir le Maghreb :

« L'Afrique septentrionale produit et peut produire toutes les denrées que nous tirons de l'Amérique et de l'Asie, elle donne du sucre, du tabac, de l'indigo, elle donnerait également le cacao, le

café, la cochenille, le thé, etc [...] en plus « des trésors inépuisables des mines d'or de bambouc[22]. »

Les dernières années de la présence turque en Algérie, coïncident avec un appel de plus en plus pressant à la colonialisation. Un bourgeois italien, Pananti, après un bref séjour à Alger en 1814, rappelle aux souverains chrétiens « le droit légitime de venger les injures qu'endurent leurs sujets » et se demande pourquoi l'armée « n'a-t-elle pas été se saisir d'Oran ou de Bône ? » La vengeance chez Pananti n'exclut pas le profit. C'est pourquoi, il développe longuement tous les avantages d'une occupation.

« Où l'Europe peut-elle trouver une acquisition plus importante que celle des rivages du Nord de l'Afrique ? Aucune des colonies établies jusqu'à ce jour sur quelque point de l'univers que ce soit ne peut entrer en comparaison avec cette côte, soit par le climat, soit pour les productions naturelles. Dans aucun parage, les peuples d'Europe ne rencontreront les ressources inépuisables de cette belle contrée où croissent presque spontanément les productions de la plus part des autres. Les Romains avaient placé leur principale gloire à coloniser l'Afrique si justement appelée par eux « le jardin de la nature. » Aussi, ne cessa-t-elle de leur fournir des blés, du vin et de l'huile et de pourvoir aux besoins de leur abondante population[23]. »

Pananti n'était pas le seul à exhorter l'Europe à se décider. Un de ses compatriotes, Livio Pascoli, avait ses idées sur la conquête :

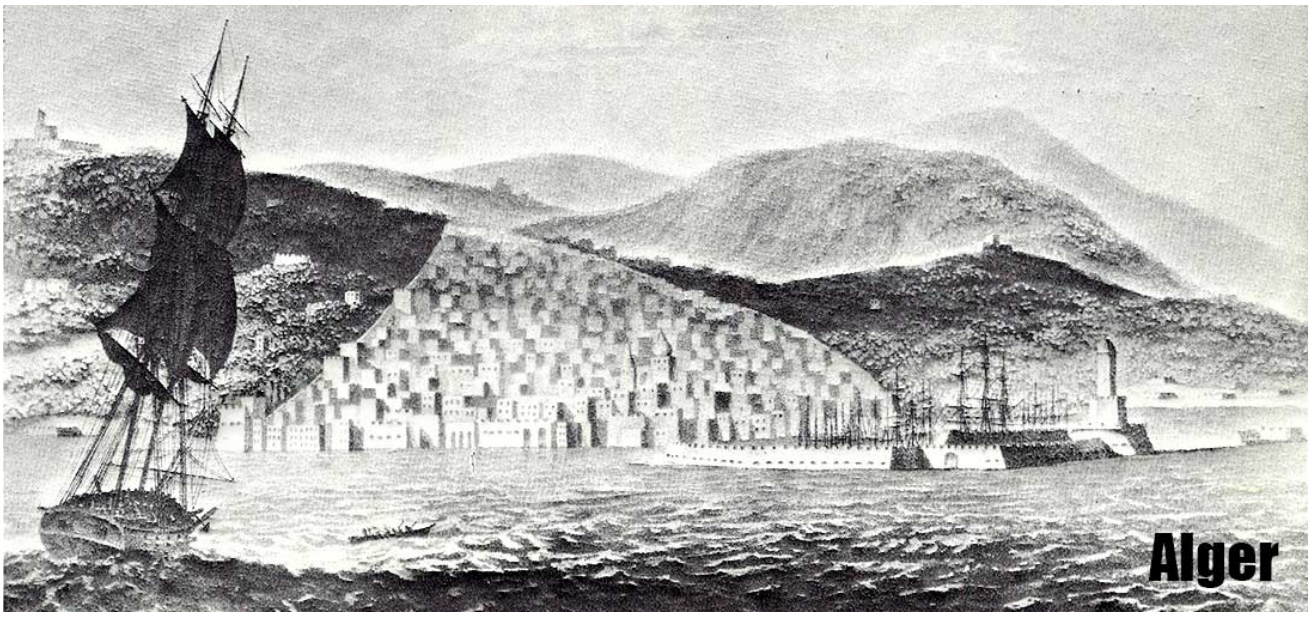
« Le temps est venu et les circonstances sont favorables pour une action concordée des états européens contre les barbaresques et contre Alger, en particulier, de manière à réaliser ce qui fut paralysé par les prestiges de l'envie et par le brouillard du temps. »

Il propose une éventuelle stratégie de l'attaque européenne ; une expédition en provenance de Ceuta et de Bône répartie en deux corps de débarquement, attaquerait Alger avec pour but, la constitution de tout le Maghreb en « colonia europa[24]. »

Ainsi la côte algérienne avait constitué, depuis longtemps comme on vient de le constater, la région de la Méditerranée la plus convoitée. La prise de cette côte fut le rêve de plusieurs puissances du vieux continent. Le vis-à-vis aiguisait les appétits.

Ces nombreuses prises de position étaient connues des dirigeants du pays, c'est pourquoi ils avaient mis tous leurs espoirs dans une marine de guerre efficace capable de faire échouer tant de plans et de relever tant de défis. C'est pourquoi aussi, cette marine devait être la machine la mieux rodée de la Régence.

Certes, les guerres imposées à la République paralysaient le négoce du pays. Il était alors plus urgent de se défendre que de s'enrichir par le commerce.



B - UNE TIMIDE MARINE MARCHANDE :

Une Régence tournée résolument vers la mer pouvait-elle se passer d'une marine de commerce ? La question fut posée avec un légitime étonnement, les temps modernes ayant favorisé les échanges commerciaux et les transports maritimes notamment en Méditerranée.

Sans se priver entièrement d'un tel instrument de richesse, la Régence avait versé durant trois siècles, un lourd tribut au grand commerce extérieur étranger et s'était placée, nous verrons pourquoi, sous la dépendance des nations chrétiennes.

Mais le fait de consacrer tous les efforts et toutes les ressources à la marine de guerre peut cependant s'expliquer.

1- La sécurité des Raïs :

Presque tous les Raïs étaient, à l'époque, d'origine européenne. Les convertis, (les renégats pour les plumes chrétiennes) avaient offert leurs bras et leur savoir à la Régence. Pour diverses raisons, bon nombre de Français, d'italiens, de Grecs, d'Albanais et d'autres servaient en Algérie. Ils avaient embrassé l'Islam. La plupart étaient d'anciens navigateurs sur des bateaux européens. Le pavillon algérien procurait gloire et fortune. Puis, le courage et la compétence permettaient de gravir les échelles sociales. Aussi le mouvement de conversion était-il difficile à contenir.

Devenus musulmans à part entière, ces Raïs ne pouvaient guère commander des navires de commerce et entrer dans un port chrétien. L'inquisition y était très vigilante et le bûcher attendait ceux qu'on appelait, avec mépris, « les Turcs de profession. » En prenant la tête d'une unité algérienne, ces derniers couraient à leur perte. Ils préféraient servir dans la marine de guerre. Afin d'épargner aux Raïs les tourments de l'Eglise, le gouvernement d'Alger faisait appel, pour les importations, et exportations, à des armateurs étrangers. En effet, plusieurs Raïs, pris en mer, avaient payé de leur vie leur activité en Algérie.

Le 27 juin 1752, une corvette anglaise passant par Cadix arriva et informa le Dey que six « renégats » avaient été pris par les Espagnols sur le vaisseau algérien « Le Dantzick. » Quatre d'entre eux, sous les pressions et les menaces de mort, « rentrèrent alors dans le giron de l'Eglise » mais les deux autres furent brûlés vifs, en vertu d'un jugement de l'Inquisition. L'un de ces malheureux était majorquin, le second était anglais[25].

La ténacité répressive du Saint Office en Espagne était une des principales causes du manque de capitaines et par là, de la faiblesse du trafic maritime.

2 - Le monopole français du commerce :

Dès le début du XVIème siècle, les relations économiques entre la Régence et les pays chrétiens étaient, malgré les heurts et les oppositions religieuses, en progrès constants.

« Nulle part, nous dit Haëdo, sur cette côte il ne vient autant de marchands chrétiens qu'à Alger. Les bâtiments qui viennent d'Angleterre apportent quantité de fer, de plomb, d'étain, de cuivre, de la poudre et des draps de toute sorte. Ceux venant d'Espagne et de Valence sont chargés de vin, de sel, d'essences odorantes, de cochenille, de coiffures et de haïks teints en rouge, de perles et aussi d'or et d'argent monnayés dont ils tirent un grand bénéfice. Les navires de Marseille et autres ports de France apportent toute espèce de mercerie, de cotonnades, de fer, d'acier, de clous, de salpêtre, d'alun, de soufre et même de l'huile lorsqu'il en manque en Berbérie, ils apportent aussi de la coutellerie fine, de la gomme, du sel et du vin, même des chargements de noisettes et de châtaignes. De Gênes, de Naples et de la Sicile, il vient de la soie filée de toutes couleurs, des étoffes de Damas, du satin et du velours de toutes sortes. Venise fournit de la chaudronnerie, des draps, des coffres, des glaces et du savon blanc[26]. »

Le privilège de cette activité revenait aux Juifs livournais et aux négociants marseillais résidant à Alger ou dans les villes côtières de l'Est algérien. Ils exportaient cuirs, céréales, laines et corail. Alger abritait une importante maison de commerce dirigée par les frères La Porterie de Marseille. La maison Gunon était florissante et le restera jusqu'à la révolution française. Devoulx avait dressé une longue liste de ces marchands qui faisaient de bonnes affaires[27]. »

Les Juifs d'Italie prenaient à leur compte le produit des prises qui ne trouvaient pas preneurs sur place et l'écoulaient en Europe. Tous ces hommes d'affaires avaient ouvert aussi des comptoirs dans les principaux ports de l'Est algérien.

Pour le transport des marchandises, on faisait appel aux navires chrétiens. La marine marchande française, surtout à partir du XVIIIème siècle, était mieux outillée pour ce genre d'activité[28]. On avait recours à ses services pour se soustraire aux frais élevés des nolis. Rien d'étonnant si l'on voyait fréquemment, dans les ports de la Régence, les barques : L'aimable Thérèse, Les Cinq frères, Le Saint Pierre, La Marie Marguerite, La Marseillaise... Les pinques : Notre Dame des Anges, Le Saint Félix de Valois, La Vierge du Bon Chemin, Le Pentagone, La Marie Madeleine, L'heureux Retour... Les tartanes : Saint Jean de Matha, La Sainte Rose, Le Génie, Le Saint Jean... Les brigantins : Le Saint Tropez, IM Providence, L'Olympe... Les bricks : Le Courrier de Marseille, L'Aimable Paulin... La Polacre : Sainte Anne La Bonne Réussite et tant d'autres navires grands et petits.

Quand la paix entre Alger et Versailles fut rompue en 1687, le Dey fit saisir, dans le port de la capitale, onze bâtiments de France.

Grâce aux requêtes des capitaines auprès du consul de France en poste ici, grâce aux rapports des commissions d'enquête ordonnées par ce diplomate, grâce aussi aux manifestes des marchandises embarquées d'Alger vers les ports de l'Europe, on peut se faire une idée de l'importance des lignes maritimes reliant Alger aux principales villes marchandes comme Marseille, Livourne, Gênes et Naples, et de la part prépondérante de la marine française dans ce trafic.

Les provinces ottomanes riveraines de la Méditerranée intéressaient également, à partir du XVIIème siècle, le transport européen. Ce cabotage, le plus souvent de grande ampleur, était appelé à l'époque la « caravane maritime » et mobilisait de nombreux navires qui sillonnaient la Méditerranée sous forme de campagne de un ou deux ans selon les contrats signés. Les armateurs français y jouaient le grand rôle.

3 - Des méthodes déloyales :

Pour décourager les Musulmans, les Maghrébins en particulier, de pratiquer, directement et par leurs propres navires, un commerce lucratif, les Européens, notamment les Marseillais, eurent recours à des procédés défiant les lois et la morale.

Afin d'abattre la concurrence musulmane, les négociants de la cité phocéenne utilisaient les manœuvres les plus rebutantes : tracasseries administratives, mauvaise foi caractérisée, obstacles lors du déchargement des marchandises algériennes, refus des places dans les entrepôts, séjour difficile sinon impossible...

D'autre part, si les commerçants algériens avaient, à Constantinople Smyrne, Rhodes, Alexandrie, Beyrouth, Le Caire ou Tunis, des « Wakil » pour les renseigner, les aider et veiller sur leurs intérêts, ils n'avaient rien de semblable en terre chrétienne. L'absence de consuls[29], de correspondants ou d'interprètes dévoués, l'inexistence de comptoirs comme ceux établis à Alger, La Calle ou Arzew au profit des étrangers, tous ces aspects négatifs rendaient la tâche difficile sinon périlleuse.

Ne pouvant, à eux seuls, connaître les marchés, les méthodes d'écoulement et les rouages économiques, nos marchands n'étaient pas en mesure de tenir tête aux négociants français, juifs ou grecs « habiles à écouler les marchandises les plus médiocres et à tromper la vigilance des douaniers[30]. »

Le Musulman tenait à son honnêteté et à sa loyauté en matière de transactions. Il était réputé pour sa bonne foi. Cependant, malgré les barrières et les problèmes, il y eut des tentatives[31], mais, d'une manière générale, les Européens voyaient toujours dans le pavillon marchand un leurre et dans le paisible caboteur, le bandit sans scrupule[32].

La Chambre de Commerce de Marseille veillait, jalousement, et suivait, attentivement, toute activité des Algériens dans la cité. Elle se servait de tous les prétextes pour freiner leurs efforts. Elle multipliait les démarches auprès de la Cour.

« La Chambre, écrivait Vallière, fatiguée des embarras que lui causaient les fréquents voyages des Maures algériens qui commettaient beaucoup de désordres dans la ville de Marseille, en ayant porté des plaintes, le Ministre chargea le Sieur Thomas de prévenir le Dey qu'on ne recevait, à l'avenir, ses sujets en France qu'autant qu'ils seraient porteurs d'un passeport signé de lui-même[33]. »

En 1771, la même Chambre revint à la charge en « signalant avec regret au Ministre de la Marine, (l'Abbé Therray) les relations commerciales que les Barbaresques ont établies directement à Marseille. »

M. l'Abbé [...] partageait leur regret, mais il n'osa pas prescrire des mesures contre les commerçants musulmans dans la crainte de soulever des réclamations de la part du gouvernement algérien[34]. »

Le silence du Ministre n'empêcha nullement MM. du Commerce d'utiliser toutes les ruses et tous les obstacles afin d'éloigner les Algériens et, avec eux, leurs armateurs.

Sans échanges commerciaux, il était difficile de faire travailler une flotte marchande.

4 - Les entreprises de Marseille

Devant une situation aussi défavorable, et malgré les efforts pour garder une partie du commerce international, les Algériens se retirèrent des affaires au profit des Européens[35] laissant les *Chieuses*, les *Mercurins*, les *Mestres*, les *Dangalières* et autres prospérer seuls et réaliser de colossaux bénéfices.

Pouvait-on recourir au commerce avec les pays musulmans et aux échanges entre l'Orient et la Maghreb ? Les rapports économiques entre ces deux parties du monde islamique pouvaient-ils nécessiter la création d'une flotte marchande ? Hélas ! Les plans diaboliques des Marseillais et de leurs hommes de main veillaient attentivement pour déjouer les initiatives algériennes.

Tout d'abord, on envisagea de s'emparer des bâtiments de la Régence avec le concours des pirates chrétiens. Certaines places en Méditerranée s'étaient même spécialisées dans cette chasse aux navires d'Alger. Minorque, Livourne et Malte étaient sollicitées pour pareille besogne.

Quand une activité de la navigation musulmane était signalée, les Marseillais s'agitaient, et, moyennant des sacrifices financiers, chargeaient les corsaires maltais de l'attaquer afin que le monopole de fait reste aux chrétiens. Ces liens entre commerçants et hommes de main s'affirmaient, d'avantage, dans les périodes de tension ou de rupture entre la France et les Etats du Maghreb.

En 1728, le Marseillais Billon de Causerille, voulant mettre son expérience de l'Orient à la disposition du Ministre de la Marine lui dit :

« Faites donner des passeports et des patentes à des Français par les rois d'Espagne et du Portugal afin que plusieurs navires aillent faire la course à tous les Turcs au Levant et en Barbarie, avec pavillon étranger [...]. J'ai vu, sur la fin du siècle dernier, plus de trente navires, tant français que d'autres nations, faire la course à tous les Turcs de Barbarie et du Levant avec des pavillons d'Espagne, de Savoye, de Malte, de Monaco et d'autres pavillons des princes ou des républiques d'Italie ».

« J'ose assurer avec vérité et avec connaissance de cause que le commerce de la ville de Marseille n'a jamais été si florissant que pendant ce temps. Il est vrai de dire que tous les Turcs négociants ou passagers de toutes les échelles du Levant et de la Barbarie ne faisaient aucun commerce d'une ville à l'autre que sur les navires français parce qu'ils appréhendaient les corsaires de toutes les nations qui les insultaient, les pillaient et les faisaient esclaves lorsqu'ils les trouvaient sur des navires turcs, orientaux ou africains. »

Le Grand-Maître de Malte trouvait que : « cabotage français et course maltaise allaient de pair puisque celle-ci obligeait les Turcs à naviguer sous le pavillon français dans la crainte d'être pris sous le leur s'ils rencontraient quelques croiseurs maltais. »

En 1790, le chevalier de Seytres Caumon, chargé des affaires de France à Malte écrivait que : « le commerce de Marseille qui donne à l'Ordre de si grandes marques d'intérêt fait consister notre principale utilité à empêcher les Turcs de charger leurs marchandises sur les bâtiments de leur nation et à les tenir dans notre dépendance[36]. »

Poursuivre les bâtiments musulmans, leur interdire toute activité était une constante de la politique française en Méditerranée. La menace et les dangers empêchaient les navires de commerce de s'aventurer, surtout dans le bassin oriental. L'on comprendra pourquoi les pèlerinages à la Mecque et les déplacements des personnalités s'effectuaient à bord des navires français, suédois ou américains. Même dans ces cas, les corsaires chrétiens s'en prenaient aux cargaisons et aux passagers musulmans[37]. C'est pourquoi la confiance dans le pavillon blanc fut très souvent limitée. Devant de tels risques, les Algériens se faisaient délivrer des permis de circuler par le Consul de France à Alger.

Le document que nous produisons ici montre les dangers qui guettaient les voyageurs musulmans et l'inutilité d'une marine marchande algérienne. Les circonstances étaient, en effet, défavorables.

« Liberté, République Française, Egalité

Nous, Charles François Dubois-Thainville, Commissaire-Général des relations commerciales et chargé d'affaires de la République Française près le Dey et la Régence d'Alger :

Sidi Khaddgy Youssuf Khodja, Vekil Khardji ou ministre de la Marine de cette Régence, nommé par son Excellence Moustafa Pacha, Dey de la dite Régence, pour se rendre en qualité d'ambassadeur à Constantinople avec des présents pour sa Hautesse et pour les ministres de La Porte, s'embarquant avec sa suite et ses équipages sur le vaisseau des Etats-Unis de l'Amérique, Le Georges Washington, de trente-deux pièces de canon, commandé par le capitaine William Bambridge :

Considérant que la République Française est en pleine paix avec cette Régence depuis le huit de ce mois, et que le dit bâtiment appartient à une nation neutre en paix avec la France :

A la demande de son Excellence le Dey,

Nous, dit Commissaire, requérons tous ceux qui ces présentes verront de laisser passer librement le susdit bâtiment, sans permettre qu'il soit apporté aucun trouble ni empêchement à sa navigation et qu'on n'inquiète et moleste, en aucune manière, le dit Sidi Khaddgy Youssuf Khodja et sa suite, mais au contraire, de leurs donner aide et assistance en tous leurs besoins et nécessités.

En foi de quoi nous avons délivré les présentes signées par nous, contresignées par le citoyen Astouin Sielve, Chancelier de ce commissariat et munies du sceau du ci-devant Consulat (celui du commissariat n'ayant pas été encore envoyé).

A Alger, le 24 Vendémaire, an neuvième de la République (13 octobre 1800)[38]. »

Les exemples de location de bateaux étrangers sont nombreux, notamment vers la fin de la période étudiée. Tel Bey nolise le brigantin suédois « Bonifaccius » commandé par le capitaine P.A.B. Boman « pour mener à Rhodes et en revenir son neveu Sidi Muhammad qui est son trésorier. » Tel autre personnage affrète une barque pour regagner l'Egypte avec ses épouses.

Cependant, malgré les mille difficultés, un noyau de marine marchande avait bien tenté de s'activer. Les manifestes des marchandises chargées à Alicante, Marseille, Alexandrie ou Smyrne indiquent les noms des navires et de leurs Raïs qui affrontèrent les périls et se moquèrent des menaces. Nous relevons ici le nom de ceux qui figurent souvent dans les documents :

« La Rachelle, » Raïs Hadj Sittov,

« Al-Ahram, » Raïs Muhammad,

« Al-Youssuf , » Raïs Muhammad Agha,

« Al-Mabrouk, » Raïs Al Hadj Muhammad ben Sliman,

« La Caméra, » Raïs Dechmann,

« Messaouda, » Raïs Ahmad Amour,

« Li Tre Fratelli (Les Trois Frères), » Raïs Ahmad,

« Tamira, » Raïs Ahmad Ahmida,

« Il Guiseppe, » Raïs bou Djem'a.

Mais, comparés à leurs concurrents européens, ces bâtiments ne jouèrent pas un rôle déterminant dans le commerce algérien ou le commerce international. Si la politique dictée par Marseille et exécutée par les agents maltais n'étouffa pas, complètement, la marine marchande, elle en découragea tout développement et imposa aux usagers de ce pays les prix les plus élevés et les conditions les plus draconiennes.

Aussi le commerçant algérien fut-il saigné sans pitié par des armateurs insatiables et des intermédiaires sans scrupule. Il dut alors abandonner ses activités.

Et quand le commerce se meurt... La Course fleurit !

[1] Nicolaye, La Noue, Brèves, Savary, Hérault et Pananti appelèrent, plus d'une fois, l'Europe à s'unir contre Alger.

[2] Haëdo, *Topographie* in R.A., 1871, p. 464.

[3] Il faut signaler que « *L'Afrique* » de Marmol fut publiée au lendemain de Lepante et peu après l'échec des Andalous. Le livre fut traduit en français en 1667 dans la même intention : la croisade.

[4] Lanfreducci et Bosio, deux chevaliers espions de l'Ordre de Malte venus à Alger en 1587, étudier les modalités d'une agression.

[5] Il s'agit de Bordj Uldj 'Ali du côté de Bab al Wâd.

[6] Le rapport de Lanfreducci intitulé : « *Costa et discorsi di Barbaria* » a été traduit par Monchicourt et Granghamp, R.A., 1925, pp. 431-549.

[7] Lanfreducci, R.A., 1925, p. 542. Le Comte de Brèves préconisait, quant à lui, l'occupation de Bougie avant toute entreprise sur la capitale.

[8] On trouve à Florence (ASF.F2077) une volumineuse liasse des années 1542 à 1695 où il est souvent question des ports algériens : Delesi (Dellys), Gigeri (Gigel) et Cercerlli (Cherchel).

[9] Julian (Ch ; A.), *Histoire de l'Afrique du Nord*, t. II, p. 287.

[10] « *France et Afrique du Nord avant 1830*, » p. 142. L'auteur ajoute : « Loin d'avoir été assagis par l'apparition de l'escadre du chevalier Paul sur la côte, les écumeurs de mer n'en avaient été rendus que plus audacieux.. D'octobre 1660 à avril 1661, les Algériens avaient enlevé une valeur de plus de deux millions et amené pour le moins, cinq cents esclaves chrétiens. » p. 143.

[11] Description de l'Afrique (1637), cité par Turbet-Delof. Afrqiue barbaresque, p 175.

[12] Charles-Roux, op. cit. p. 145.

[13] Turbet-Delof, *Bibliographie critique*, p. 178, n° 205.

[14] Ibid., p. 192.

[15] Beaufort (Duc de). Le Roi des Halles, cousin de Louis XIV, fut un moment à la tête des forces navales de Méditerranée. Il surveillait la côte de Gibraltar à Alger.

[16] La baie de Bâb al-Wâd était défendue par une batterie qu'on nommait le fort des Anglais. Elle disposait de six pièces de canon.

[17] Cité par Venture de Paradis, « *Alger au XVIIème siècle*, » R.A., 1897, p. 118.

[18] Mort en 1783, auteur de deux relations :
- *Descriptions de la Côte Barbaresque* (1786), trad. M.Canard, R.A., 1951, pp. 121-186.
- *Informations véridiques sur Alger, sur les mœurs et coutumes de son peuple, sur l'état de son gouvernement et des revenus de ses provinces, sur la situation des côtes barbaresques, sur les productions, etc*. Compte Rendu M. Emerit, R.H.M., 4/1975, pp. 208-209.

[19] R.A., 1851, p 181.

[20] Le Duc de Richelieu (1766-1820) fut premier ministre de 1815 à 1818 et de 1820 à 1821.

[21] Agent d'origine espagnole, né en 1766, mort en 1818.

[22] Voir R.A., 1930, p. 61.

[23] Pananti, relation d'un séjour... p. 577.

[24] « *Quadro storico-politico-morale dei Regno d'Algeri* » (Cadre historique, politique et moral du Royaume d'Alger), Bologna. 1820, p. 111.

[25] Vallière, *Observations*... in Textes... p. 101.

[26] *Topographie*, R.A., 1871, pp. 53-54.

[27] Devoulx A., « *Relevé des principaux Français résidents à Alger de 1686 à 1830*, » R.A., 1872, pp. 356-357 et 420- 450.

[28] A.C.C.M., Série J 1879 (1697-1776). On y trouve les états des bâtiments français entrés dans le port d'Alger de 1710 à 1717 et qui avaient chargé pour l'Italie, Marseille et Livourne.
Archives du port de Toulon (1 RI 8 et 9).
Masson (P.), *Histoire du Commerce Français dans le Levant au XVIIème siècle*, pp. 401-405.

[29] Si les Algériens n'avaient pas d'agents accrédités de leur nation à Marseille, un consul de l'Empire Ottoman y était en poste. Raphaël Joseph Cohen signait, en 1816, les passeports des voyageurs en partance pour les possessions turques. Dimetrius Capudo Schaerder signait, en 1820, les documents des voyageurs partant pour Alger.

[30] Emerit (M.), « *Essai d'une Marine Marchande Barbaresque au XVIème siècle*, » CT. 11/1955, p. 369.

[31] A.G.G.A. - A 117118/2193, novembre 1808. Note de chargement de soude fait sur la felouque « El Mabrouk, » commandée par Raïs al Hadj Muhammad ibn Sulaïman, pour le compte du négociant marocain al Hadj al Aibi ibn 'Umar.
A.D.B.R. 200 E 454. Lettre d'Alger de Rogueneau de la Chameyl, 11 octobre 1809, au sujet d'une polacre algérienne valant de Smyme, chargée de coton et autres marchandises contumaces du Levant.

[32] Maurin (G.), *Les Pirates Barbaresques a le Commerce Français aux XVIIème - XVIIIème siècles*, p. 10.

[33] Observations sur le Royaume d'Alger in Chaillou, Textes... p. 59.

[34] A.C.C.M., série A.A/88 (1771).

[35] « Barques tartanes, saëtes, gaions et galionetti, navires de Marseille, écrit Braudel, ont peu à peu, au XVIème siècle, peuplé la vaste mer. Pas un port de l'Afrique du Nord, pas un port d'Espagne, pas un port d'Italie dont ils n'inondent les quais de leurs multiples marchandises... (*La Méditerranée*, 1, 285)

Nettement confond les causes et les effets et explique, en dépit du bon sens, l'absence d'une marine marchande algérienne à sa manière, en disant que les Algériens « avaient l'avantage de n'avoir pas de commerce de sorte qu'on ne pouvait leur rendre le mal qu'ils faisaient [...] leur commerce était la guerre. » (*Histoire de la Conquête d'Alger*, p 81)

[36] A.N.Aff.Etr. BI 1092, Correspondance consulaire, Tripoli de Barbarie, 31 décembre 1728, et BI 324 (Lettre au Ministre de la Marine, 26 janvier 1790).

[37] Le drame du vaisseau français « Le Septimane » n'est pas unique. Rappelons ici le voyage tumultueux du bâtiment en 1775 : Affrété pour 6 000 livres par le Dey pour effectuer un voyage Alger-Constantinople et retour, il devait ramener du matériel militaire et des passagers dont Si Hasan Wakil al Hardj et envoyé spécial du Diwan. Sur le chemin du retour, arrivé en face de l'île de la Galite, il fut attaqué par deux vaisseaux de guerre espagnols et conduit à Carthagène.

Sur cet épisode de la guerre algéro-espagnole, voir :

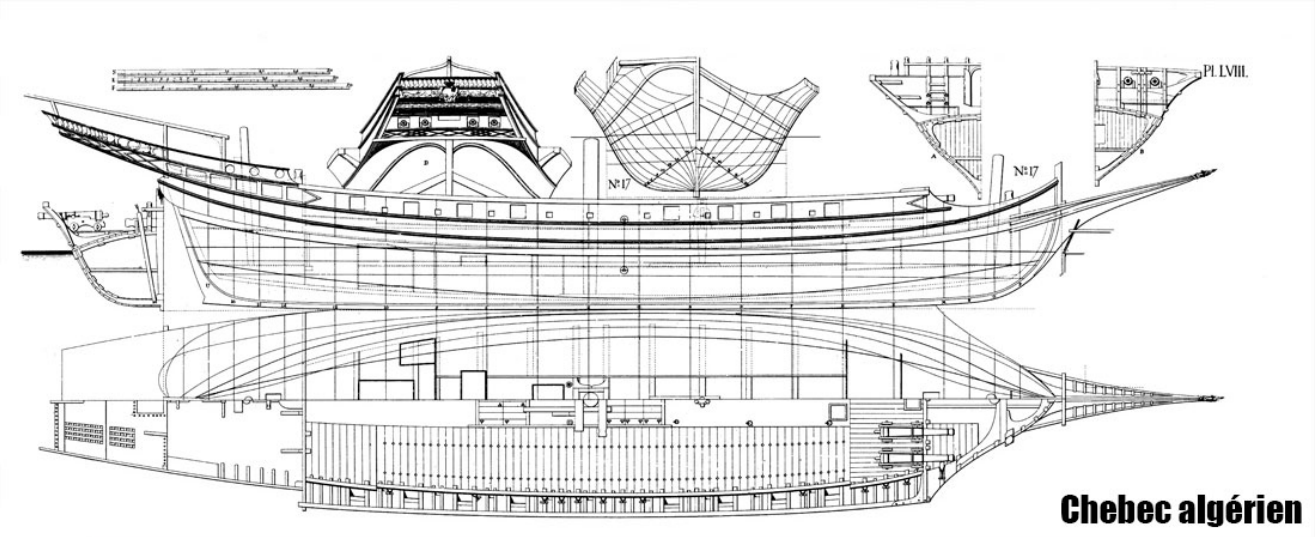
- Pares, Un Toulonnais à Alger au XVIIème siècle, Paris, 1931, pp. 15-16.
- Plantet, *Correspondance*, II, p. 329.
- al Zahhâr, *Mudhakkirat*, p. 34.

[38] Devoulx, Les Archives du Consulat de France à Alger (1686-1830), p. 141.

BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat



Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Trois

LA CONSTRUCTION NAVALE

La marine algérienne, comme celles qui l'avaient affrontée était équipée de divers types de bâtiments, grands et petits, pour remplir de nombreuses missions. Construits sur place ou pris à l'ennemi de vive force, achetés à l'étranger ou remis gracieusement par les souverains musulmans, ils formaient un large éventail d'architecture navale, un ensemble d'unités et d'armes exprimant un niveau technique et une expérience élevée qu'on cherchait vainement dans plusieurs marines de l'époque.

Pour se doter d'une arme aussi nécessaire dans un monde de violences, d'appétits territoriaux, d'égoïsme et de préjugés, les dirigeants d'Alger se devaient de compter, avant tout, sur les potentialités du pays. Cependant, avant de se lancer dans une pareille entreprise, il fallait résoudre plus d'un problème, comment, où et avec quoi fabriquer des bateaux ?

I - La conception :

En matière de construction navale, les responsables de la marine avaient des idées bien arrêtées. Avant tout, il fallait des unités rapides et bien conçues pour l'attaque et, en cas de besoin, pour la fuite. Aussi, accordait-on la priorité au problème de la vitesse, d'où cette légèreté légendaire de la coque, la finesse des formes et le renouvellement fréquent du carénage, d'espalme pour maintenir la paroi extérieure bien lisse.

On raconte que le vice-amiral anglais Narberouc était venu scruter la côte d'Alger dans l'espoir de mettre la main sur quelques navires de la Régence, mais il ne put infliger aucun mal à la flotte du pays « à cause de leur légèreté et finesse de voile leur permettant de se retirer de ses pattes[1]. »

Les faveurs des constructeurs allaient surtout aux navires aptes à la guerre de course et à la défense de la côte. C'est pourquoi on se souciait très peu de la grosse fabrication. Les grosses unités étaient jugées lentes et mauvaises manœuvrières dans les combats. La maniabilité tant recherchée, était obtenue au moyen des avirons et aussi par l'absence d'une artillerie encombrante[2]. L'on comprendra pourquoi le navire le plus prisé était la galiote, petite galère allégée, tenant mieux la mer et capable d'utiliser, le cas échéant, la voile. Elle fut en effet, de loin, la plus réussie de ces créations. 'Uldj 'Ali l'avait déjà portée, à l'époque de Lépante, à son plus haut degré de perfectionnement.

Quand les incidents en mer devinrent très fréquents entre Français et Algériens, sous prétexte que les bâtiments de la Régence ressemblaient à ceux de Salé, le Dey Cha'bâne fit remarquer à Louis XIV que « les gabarits de nos navires sont connus de tout le monde ; on les reconnaît d'une journée d'éloignement[3]. »

De son côté Venture de Paradis avait remarqué, fin du XVIIIème siècle, que les navires algériens affectés à la guerre de course « avaient des envergures très larges auxquelles il est aisé de les reconnaître de loin. Ils sont tous, ajoute-t-il, à pible et sans hunes. »

Telles furent les lignes directrices en matière de fabrication navale. Restait la réalisation !

2 - Chantiers et ateliers :

De nombreux bateaux furent bien réalisés ici même, malgré les difficultés d'approvisionnement, les incertitudes politiques et les crises économiques.

Tournée vers la mer mais aussi menacée par elle, la Régence se devait poursuivre la construction et ce, jusqu'au dernier moment de son existence.

A Bâb al-Wâd, on fabriquait les unités importantes, à Bab 'Azzûn celles de moindres dimensions.

N. Rosalem qui séjourna dans la capitale de 1753 à 1754, quêtant un traité de paix au profit de Venise, avait visité un de ces chantiers.

« Vers le Nord, écrit-il, il y a un terrain suffisant pour y construire huit très gros navires des plus puissants, terrain défendu de tous côtés par des constructions très remarquables : magasins et fortifications, tous garnis de nombreuses pièces d'artillerie en bronze (canons, couleuvrines et mortiers) du plus gros calibre[4]. »

Dans le faubourg de Bâb al-Wâd, en sortant par la porte à droite, un vaste édifice imposait par sa construction : c'était le magasin de la marine, formé de galeries voûtées, accolées et qui s'appuyait, du côté de la mer, sur le fort des immondices (Bordj al zoubià).

C'est là que venaient travailler une partie des captifs chrétiens affectés au service du port.

A l'intérieur du bâtiment, on avait installé un atelier de voiles, un autre de réparation des agrès et une corderie. Ce magasin pouvait, à l'occasion, se transformer en chantier naval et se voir, ainsi doubler l'arsenal principal.

Le long du rempart, un autre édifice abritait les munitions : bombes et boulets y étaient entreposés car l'endroit était considéré plus sûr que celui du port, constamment bombardé par les navires chrétiens.

3 - Le bois de construction :

Comment pourvoir, abondamment, et régulièrement des chantiers de plus en plus gros consommateurs de cette matière première ? C'était là le souci majeur des dirigeants. Les ressources locales pouvaient-elles offrir la qualité et la quantité voulues ? Encore, fallait-il s'assurer un approvisionnement régulier.

Les charpentiers utilisaient, en premier lieu, les excellents bois de chêne et de pin des environs de Cherchell, puis, vers le milieu du XVIIème siècle, ceux de la région de Bijâya (Bougie). Pour avoir la matière première à des conditions avantageuses, on traitait avec des personnages locaux influents. Les familles maraboutiques, en contrepartie de privilèges reconnus, facilitaient les opérations[5]. Les Amokrane de Medjana qui s'engageaient à faire abattre et à débiter les arbres, selon les coupes et les dimensions auparavant tracées, recevaient, en retour, des domaines agricoles entre Sétif et Oued Zenati. Tout un service spécialisé, appelé « Karasta, » fonctionnait alors à Bijâya où se trouvait un centre de marquage et d'embarquement[6]. Jijel et Al-Qoll étaient associés, également, à ces activités.

Cependant, une espèce de chêne, particulière à l'Algérie, garnissait les forêts du Constantinois, appelé chêne « zéen » par les habitants de la région. Cet arbre robuste, atteint des proportions appréciables en grosseur, plus qu'en hauteur, il peut atteindre des dimensions colossales dans les forêts de Skira. Celle de Bani Salah, au sud de 'Annaba, contient des contans de cette espèce qu'un maître charpentier au port de Toulon, comparaissait, en 1846, à « ce qu'il avait vu de plus beau en Italie et en Russie[7]. » « La Calle, rapporte de La Primaudaie, est encore recouvert

de magnifiques forêts, riches en arbres d'essences diverses et propres aux constructions navales Les chênes zéens (mirbek), les chênes lièges, les ormes, les frênes, les cèdres blancs, les thuyas y abondent. On y trouve beaucoup de bois courbes pour membrures de navires[8]. »

Ce produit était d'une qualité si rare et si recherchée que les Anglais proposèrent, vers 1817, une somme de deux-cents-mille francs » pour avoir le droit de couper du bois de construction dans les forêts de Qâla (La Calle) et des Bâni Salah jusqu'à la Seybousse[9]. »

Le Sahel d'Alger n'était pas dépourvu de forêts utiles à la construction navale. Jusqu'à une époque assez récente, il jouissait de belles superficies qui approvisionnaient les chantiers[10].

La matière première était portée aux points d'embarquement par les bêtes de sommes ou par les esclaves.

Les pièces de bois reçues à Alger étaient classées en bois de carène, pièces courbes de l'étrave[11], de l'étambot[12], charpente des flancs de la coque, ceinture ou bau[13], madriers jointifs logeant le navire d'un flanc à un autre et servant à affermir les bordages, les mâts, les poutres et les planches.

Toutes ces pièces étaient traitées par des techniciens locaux ou étrangers, engagés par la Marine. Du temps de Haëdo, Cherchell, riche en forêt, avait son chantier où « les ouvriers étaient des Maures originaires de Grenade, Valence et Aragon. » Les Européens étaient des charpentiers, serruriers et tonneliers[14].

Cependant, le bois de construction posait certains problèmes difficiles à résoudre.

a) Si les bois employés comme courbes ou mâture ou dans la construction du fond des vaisseaux[15] ne posaient pas de difficultés, par contre, certaines variétés tels le hêtre, le noyer, l'orme ou le mélèze, indispensables pour façonner certaines pièces, faisaient grand défaut. Il fallait donc les faire venir de l'étranger. Mais la chose n'était pas aussi simple : le bois était une matière stratégique.

b) Les bulles pontificales et les ordonnances royales en s'y opposant ne rendaient pas les solutions faciles. Un ordre du Roi de France prescrivait, le 8 février 1688, un véritable embargo : « Sa Majesté a fait et fait très expresse juhibition et défense à tous ses sujets de porter ni envoyer, directement ou indirectement, aux Infidèles, dans leur armée ou en quelque endroit que ce soit, des armes, canons, fusils, poudre salpêtre et toutes autres sortes de munitions et instruments servant à la guerre et à l'équipement des soldats, à peine de confiscations des dites marchandises et des vaisseaux sur lesquels elles seront transportées[16]. »

De son côté, l'Espagne mettait un zèle tout particulier afin d'empêcher la Régence de se procurer le bois, espérant ainsi y provoquait des pénuries et étouffer par-là, la construction navale.

c) Les tribus voisines des forêts de Jijel et de Bijaya (Bougie) ne coopéraient pas toujours avec le pouvoir central. Quand les relations étaient tendues, elles s'opposaient à la coupe et à l'expédition de bois. La rupture des stocks ralentissait ou arrêtait l'activité des chantiers.

Alors il était urgent, pour les constructeurs de contourner les obstacles et pourvoir les chantiers par les moyens suivants :

a) Les prises en mer : Lors des nombreuses sorties, on mettait la main sur des chargements entiers de planches et de pièces recherchées qui faisaient le bonheur des constructeurs. Une lettre du Consul Van den Broegh, en poste à Livourne, dit que « le 13 septembre, il revint à Alger trois corsaires algériens qui, depuis le 4 août jusqu'au 12, avaient fait les prises suivantes sur les côtes de France à la vue de Fontenai dont ils ont amené deux vaisseaux hollandais et un hambourgeois. Le premier était chargé de planches de chêne épaisses et autres marchandises de bois de charpente pour les vaisseaux. Cette charge est plus estimée des Turcs que si elle était de soie[17]. »

Le registre des prises maritimes donne d'intéressants détails sur le bois acquis en course :

- Prise de planche amenée de Gibraltar par Arnaout Ibrâhîm Raïs, le 10 Dhul Qa'ada 1170 (20 avril 1766), valeur : 3430 francs, 12 centimes.

- Capture de bois de charpente navale faite par le chébec d'Ali Khodja, que commandait Ahmad Raïs le 9 dhûl hidjdja 1180 (8 mai 1767).

- Compte de la prise de planches, faite par le petit chébec d'Ali Khodja, le 20 chawwâl 1182 (27 février 1769), valeur : 1666 francs, 12 centimes.

- Le chébec Kirlankutch, commandé par Raïs Youcef, et le chébec d'Osta Bachi, commandé par Raïs Soliman, ont capturé 2 navires napolitains chargés de bois de constructions navales en 1212 (1797), produit : 5386 francs, 50 centimes C8).

Quelques fois les vagues, en fidèles alliées, apportaient aux chantiers de la capitale une heureuse contribution.

« La mer, écrit Vallière, a jeté, ces jours-ci, sur cette côte, environ quatre-vingt-dix pièces de bois sapin estimées en bloc à dix sequins l'une, que l'on présume avoir été emportées en bloc de Tortose par les torrents. La plupart sont marquées par la lettre R ce qui fait présumer qu'elles pouvaient appartenir au roi d'Espagne. On va les employer à la construction d'un nouveau chébec[18]. »

b) Démolition de vieilles unités. Les bâtiments âgés ou ne pouvant répondre aux besoins de la marine finissaient leur carrière sur l'aire de démontage. On récupérait ainsi une partie du matériel rêvé. Tout le dedans et les œuvres mortes se faisaient « des débris des bâtiments capturés » que les constructeurs algériens « dépeçaient avec beaucoup d'adresse en ayant soin de conserver aussi les petits ferrements. Ils construisent de cette manière et sans dépenses considérables des navires, excellents voiliers[19]. » Ce que confirme l'historien oranais, Ibn Sahnûn en 1775 dans son Taghr[20].

L'habileté et la technique de la récupération avaient été signalées par plusieurs observateurs[21]. « Ils ont, disait l'un d'eux, beaucoup d'adresse pour rompre et dépecer les bâtiments qu'ils prennent, en conserver le bois, fer et agrès et en refaire d'autres bâtiments à leur usage[22]. » En 1751, on procéda à la démolition du vaisseau « La Gazelle » parce qu'il n'était « plus bon à naviguer. » En 1752, on tira à terre, aux mêmes fins, un chébec appartenant au Beylik « parce qu'il était vieux et hors d'état de servir. » La même année, le vaisseau « Le Lion » et la caravelle « L'Aigle » connurent le même sort[23]. Dubois-Thainville avait vu, au port d'Alger, un petit nombre de vieux navires « dont les matériaux servent aux Algériens pour construire les leurs, ce qu'ils font avec beaucoup d'adresse et d'économie[24]. »

4 - Les résultats

Une pareille ténacité avait permis aux chantiers de réaliser, malgré les obstacles, un grand nombre de bâtiments de toutes dimensions et même des frégates « dont la construction était dirigée par les indigènes[25]. »

Les chantiers ne chômaient pas. En 1681, on signalait trois navires « qu'on vient d'achever ayant chacun quarante pièces de canon[26]. » Le rapport du consul Piolle signale, en 1686, cinq vaisseaux sur la quille, savoir deux de cinquante canons, deux de trente et un de vingt. La même année, étaient programmés « un navire de quarante-quatre canons, deux de trente, trois galères, sept barques, onze brigantins, plus quinze à seize bâtiments en marchandise. » Le Duc de Graiton signalait, le 4 octobre 1687 que « quatre vaisseaux de vingt-six à trente canons étaient en chantier[27]. » L'effort était continu. Dans sa correspondance, le consul Vallière parle, souvent, des résultats obtenus. Il signale, le 6 octobre 1749, « le lancement d'un nouveau vaisseau de guerre de cinquante-quatre canons qui était sur le chantier depuis environ deux ans, ajoutant, qu'il ne sera prêt à quitter le port que l'hiver prochain et que le commandement en avait été donné à 'Alî Raïs[28]. »

S'agissant de l'effort constant en faveur de la marine, les indications fournies par de Kercy illustrent à quel point, la construction locale, participait à la défense du pays.

« En 1783, écrit le diplomate, les Espagnols avaient une soixantaine de chaloupes canonnières, les Algériens n'avaient à leur opposer que leurs batteries, deux mauvaises bombardes et quelques chaloupes armées de pierriers. » De retour devant Alger en 1784, « les Espagnols ont trouvé les Algériens pourvus de soixante canonnières et bombardières. Leur surprise a été extrême. Toutes les Cours d'Europe avaient connaissance des préparatifs qu'avaient faits les Algériens, celle d'Espagne, seule, les ignorait[29]. »

L'historien algérien, Al-Zahhâr attribue au Dey Muhammad Ibn 'Uthmân, (1766- 1791), l'heureuse initiative. « Avant la construction du « lanjur, » les bombes ennemies parvenaient à la ville et détruisaient les maisons[30]. » Les chaloupes canonnières clouaient donc les navires chrétiens à distance. Le contemporain Ibn Sahnûn confirme le succès des Algériens lors de l'attaque espagnole de 1784[31].

Ces chaloupes qui avaient affronté les bâtiments ennemis avaient été fabriquées, en grande partie, de bois vert des forêts des environs de la capitale. Leur entretien était suivi et leur nombre augmentait. On avait édifié de grands magasins où l'on remisait les navires à l'abri du soleil et des intempéries[32].

L'intérêt des Deys pour la fabrication navale n'est plus à démontrer. La volonté de produire n'a jamais faibli. Sur ce point, l'unanimité des sources est établie.

Parlant du Dey Hasan Chaouch (Baba Hasan), le Consul Durand dit qu'il est « homme qui prétend pousser la marine d'Alger le plus loin qu'il pourra, employant tout ce qu'il peut pour remettre la course de cette ville en vigueur[33]. » Le Dey Muhammad Ibn Bakir « homme d'un caractère doux, aimant la paix et la tranquillité, ayant plus d'autorité que ses prédécesseurs, fort aimé et respecté » était porté surtout à l'accroissement de la marine[34]. »

Le devoir primordial de chaque responsable était le renforcement des effectifs de la marine.

Hasan Pacha (1791-1798) voulait profiter de l'avance technologique européenne pour moderniser la flotte et augmenter sa puissance de feu. Après avoir rendu de précieux services à la jeune république française, en lui assurant les denrées dont elle avait grand besoin[35], et les crédits qui lui faisaient défaut, il demanda au Gouvernement de Paris, par l'intermédiaire du Consul Jean Bon Saint André (1796- 1798), un constructeur de navires, surtout qu'il projetait une guerre contre la Grande Bretagne.

Le Directoire accueillit cette démarche avec froideur. On redoutait, outre Méditerranée, une croissance des forces navales de la Régence. Après les hésitations et palabres, on finit par trouver une réponse à la demande du Dey. On enverra l'Ingénieur Geoffroy à Alger, on lui demandera de « mettre beaucoup de lenteur dans les opérations, en entamer beaucoup et en achever très peu. » Ainsi, on espérait atteindre le seul but susceptible de satisfaire le Directoire : fermer aux Anglais, les ports de la Régence « sans d'ailleurs ajouter à ses moyens actuels d'agression[36]. »

Quant au Bey Mustapha Pacha (1798-1805), il fut, lui aussi, très préoccupé par les mesures de défense. Il fit construire Bordj Bâb al-Wâd « à la place d'un dépôt d'immondices, » il lança les travaux du Fort « Ras al Naqura, » près de l'actuelle Grande Poste ; on lui doit la construction de deux grandes frégates, puis deux cents « lanjure » et deux « blandrat. » Il avait à son service, nous dit al Zahhar, « cinq cents Raïs dont certains commandaient des navires de guerre[37]. »

Avant son départ, Dubois-Thainville avait laissé en chantier « une frégate de trente-quatre canons qui, dit-il, doit être maintenant lancée[38]. »

Le vice-amiral commandant à la marine à Toulon faisait savoir à MM. du Commerce que : « Le sieur Gazel, constructeur marseillais avait été désigné par le Ministre des Affaires Etrangères, en juillet 1814, pour diriger les travaux de l'arsenal d'Alger. Ce constructeur est mort en 1815 et le Dey demande qu'il soit remplacé. Le sieur Gazel fils, également constructeur à Marseille, qui a travaillé avec son père en Barbarie, désire lui succédé à Alger[39]. »

Plus les pressions sur la Régence s'accentuaient, plus les efforts en faveur des chantiers étaient sensibles. Convaincu que le débarquement français était inévitable, Husayn se consacrait, presque totalement, à la marine.

Un rapport adressé par le consul de Suède à son ministre, le 14 juin 1829, dit que : « le Dey d'Alger fait construire et armer plusieurs bâtiments de guerre pour garder les côtes et une division de bateaux canonniers sort tous les soirs pour faire une ronde continuelle pendant le nuit devant le port et les fortifications dans les environs de la ville. On fait construire des batteries très considérables au seul endroits de la ville d'Alger jusqu'à présent attaquable. »

Même quand tout fut perdu, les chantiers étaient à l'œuvre. « Nous trouvâmes, dit Rozet, dans le port de cette ville, une grande frégate sur le chantier, sans compter les différentes unités[40]. » La Régence entretenait (encore) des Raïs et des marins car, comme le danger, l'espoir d'une victoire venait aussi de la mer. Le môle lui-même fut une révélation pour le nouvel occupant :

" Construit en brique, ajoute Rozet, et couvert par une terrasse que supportent plusieurs voûtes sous lesquelles sont des magasins superbes [...] remplis de bois de construction, de cordages, de chanvre, de ferrements pour les vaisseaux. »

5 - Equipement et armement

Fabriquer des coques sur places ne suffisait pas pour se constituer une marine opérationnelle. L'équipement des bâtiments posait toute une série de problèmes : où trouver les fournitures nécessaires aux navires ? Les clous, les ancres, le chanvre, les voiles, les cordes, les essences, les instruments de navigation, les armes et les munitions ? Comme pour la construction des navires, diverses solutions furent envisagées : la fabrication locale, l'équipement par le produit de la course, par le tribut imposé aux nations désireuses d'être en paix avec la Régence, les

dons des pays musulmans, les transactions régulières et enfin, le recours à la contrebande.

a) Dar an-Nhâs

Tout près de ces lieux, une fonderie fabriquait le plus grand nombre de canons. Appelée « Dar al-Barûd, » elle occupait, près de la Porte de Bâb al-Wâd, des techniciens et des artisans confirmés. C'était au dire de ceux qui l'ont connue, un vaste bâtiment « de trente mètres de long et d'une hauteur assez grande dans laquelle il n'y avait qu'un seul fourneau très bien construit. Le moule de la fonte était placé dans une fosse devant l'ouverture par où elle s'écoulait et un treuil disposé au-dessus servait à retirer la pièce massive. Celle-ci était ensuite, forée [...]. De l'autre côté de la rue, se trouvaient les ateliers, des moules et des affûts ainsi que les forges et fourneaux dans lesquels on faisait des projectiles. On en fabriquait en si grande quantité[41]. »

L'espionnage espagnol s'intéressait d'une manière particulière au domaine militaire. Don Luigo de Vallego, « gouverneur » de Hone (Hunaïn) signalait à Madrid, le 13 mars 1534, les renseignements communiqués par « des agents venus d'Alger » : « Ils nous ont dit que deux bâtiments de commerce français étaient mouillés dans le dit port, mais que la plus grande partie du chargement de ces deux navires se composaient de poudre et de métal pour faire des canons. Deux esclaves de la même nation sont occupés à fondre ce métal et ils ont déjà fabriqué douze ou quatorze excellentes pièces d'artillerie. »

C'est à Dar an-Nhâs que fut réalisé la fameuse pièce dite Baba Marzûq en 1542, en commémoration de l'achèvement du môle qui reliait le Penon à la ville[42].

Parmi les étrangers qui y travaillaient au XVIIIème siècle, les Dupont père et fils furent très appréciés.

En juin 1775, le Dey Muhammad ibn 'Uthmân écrivait au Comte de Sartin : « Nous vous avons demandé un fondeur de canons très habile dans son métier et vous nous l'avez envoyé, mais il est mort... Vous nous avez envoyé son fils... très expert également dans son métier. Il a donc travaillé avec zèle et ardeur et grâce à Dieu, il a mené l'ouvrage à bonne fin et a terminé les canons commandés les ayant fondus suivant le nombre et les qualités demandées[43]. »

Il est à signaler que le maître fondeur, qui avait apporté aux chantiers navals son expérience, travaillait parmi deux cents canonniers envoyés par le Sultan ottoman.

b) La course

Cette forme de guerre permettait de mettre la main sur le matériel dont on avait besoin. Dans les cargaisons capturées, on trouvait le plus souvent, de quoi équiper ou compléter le nécessaire d'un bâtiment : matières premières comme les minerais et le bois, ou des armes et munitions tels les fusils et les boulets, les canons et la poudre, ou les produits indispensables, le soufre et le goudron par exemple. Plus les prises étaient nombreuses, plus les chances de se procurer les équipements rêvés étaient grandes.

[1] A.N. (Quai d'Orsay), *Mémoires et Documents*, t. 12, Alger (1604-1719)

[2] Cependant, la capacité offensive en hommes et en armement léger devait être supérieure à celle de l'ennemi.

[3] Plantet, Correspondance, I, 470, Lettre du 23 juin 1695.

[4] Sacerdoti (A.), « *La mission à Alger du consul de Venise : Nicholas Rosalem (1753-1754)* », R.A. l/2°trim., 1952, p. 80.

[5] Trois grandes familles se partageaient alors la Kabylie : les Oulad Si Charif Ameziane des Inoula. les ibn 'Ali Charif de Chelata et les Oulad Si Muhammad Amokrane de Biiâva.
Au sujet des privilèges et des avantages fiscaux, voir deux documents en arabe, datés de 1093 de l'Hégire (1682) et 1114 (1702) publiés par Féraud, R. A., 1868, pp. 384-385.

[6] Le traité de 1720 entre le Dey et les Amokrane de Bani 'Abbas fournit des précisions sur la question.

[7] Baudicour (L.), La colonisation de l'Algérie, Paris, 1856, P. 53.

[8] Le commerce... p.9

[9] Beaudicour (L.), op. cit., p. 54.

[10] Le Dey régnant l'aurait fait dépouiller de tous ses gros arbres devant les difficultés d'approvisionnement rencontrés à l'Est du pays et ce, pour construire de nouveaux bâtiments dont quarante canonnières et dix bombardes.

[11] Grosse pièce de construction longitudinale et médiane à l'avant de la quille, destinée à porter le gouvernail.

[12] Pièce de bois ou de métal formant la limite arrière de la carène destinée à porter le gouvernail.

[13] Chacune des poutres transversales reliant les murailles d'un navire et supportant les ponts.

[14] Haëdo, in R.A., 1871, p. 41 et 51.

[15] Le consul Vallière affirmait que les bois de Bougie servaient à fabriquer seulement le corps et les membres du bateau.

[16] A.C.C.M Série J. 1364, Lemaire, Journal.

[17] A.N.Aff.Etr., Mémoires et Documents, 1.14 (1790-1827)

[18] A.C.C.M., Série J. 1369, Lettre du 29 janvier 1767.

[19] Aperçu historique... p. 208.

[20] و قد ظفر المسلمون ببعض الفلك التي كسروها للكفرة مما كانوا يقاتلون فيه فصنوعا مثلها اى استكثرها منها 261

[21] Le Roy, Etat du Gouvernement du Roy d'Alger, pp 98-99.

[22] A.N.Aff.Etr. Collection Saint-Priest, Série : Correspondance Secondaire, registre 127 (Barbarie et Alger 1720-1724).

[23] A.C.C.M Série J. 1364, Lemaire, Journal.

[24] A.N.Aff.Etr., Mémoires et Documents, 1.14 (1790-1827)

[25] Devoulx, "La Marine de la Régence d'Alger", R.A., 1,869, p. 386.

[26] A.C.C.M., Série E/53.

[27] Klein, Feuillets d'El Djazaïr, Vol. 6., 1913, p. 85.A.C.C.M., Série E/53.

[28] A.N.Aff.Etr., B III 305, p. 37.

[29] De Kercy, Mémoire sur Alger (1791), p. 112 et P ; 114.

[30] Al Zahhâr. *Mudhakkirât* p 24.

[31] "فعلة عاد الكفر (1784) من العام المقبل جدوا المسلمين قد استعدوا لهم أتم العدة فلما خرجو ا بفلكهم تلك للقتال تلقوهم بمثلها عند المحل الذي أرسوا به فقتلهم أشد القتال
...و صاروامتي رأوهم خرجوا للقتال، تلتو هم في أثنى البحروة شغلوهم بأنفسهم
...وتجاسر الناس على قتالهم ... وصارت تلك الأيام عند المسلمين كأنهم مواسم ونزهة "

[32] Venture de Paradis, Alger au XVIIIème siècle. L'auteur envoyé à Alger pour négocier un traité, décrit la capitale et une partie de la Régence en 1789.

[33] Grammont, *Correspondance des Consuls*... p. 56 (Lettre du 4 août 1698).

[34] Aff.Etr. B III 305, doc 20 (du 21 octobre 1748).

[35] Il accorda au consul C.Ph.Vallière, en poste à Alger de 1791 à 1796, l'autorisation d'exporter le blé, les viandes salées, les cuirs destinés au Midi de la France et à la subsistance de l'armée.
Il résista courageusement aux pressions de l'Angleterre et refusa de prendre parti contre le nouveau régime. Il fit une avance de 250.000 francs pour solder les achats opérés dans l'Est du pays.
Il permit aux navires français de s'approvisionner dans les ports de la Régence et prescrit aux Raïs de respecter le pavillon tricolore. En 1796, il avança au directoire, sans intérêt, une somme de 200.000 piastres.
Voir A.C.F. A. série 1 A 107, procès-verbal de délibération de l'assemblée de la nation française à Alger. Egalement, Bernard, *L'Algérie*, p. 85.

[36] A.C.F.A. 1 à 107.
Voir note jointe à la pièce 18 x93 (Paris 16 août 1798).

[37] al Zahhâr, *Mudhakkirât*, p. 80.

[38] Aff.Etr., *Mémoires et Documents*, t. 14 (1790-1827)

[39] A.C.C.M., Série MQ 5.2. Lettre du 17 avril 1816.

[40] Rozet, *Voyages*, III, p. 379.

[41] Klein, *Feuillets*, 3ème Vol. 1912, p. 40. J. Le Vacher affirmait à MM ; du Commerce que les Algériens « n'ont que l'artillerie des prises qu'ils font » (Cité par Capot-Rey, la politique, p. 15)

[42] Appelée par les Européens « La Consulaire. » C'est à la bouche de cette pièce que furent attachés deux consuls français, le P. Vacher et Piolle en 1683 et 1684 pour répondre aux deux bombardements d'Alger ordonnés par Louis XIV.
Baba Marzuq avait 6,25m de longueur (Klein dit 7m) et une portée de 4.800m

[43] Fondeur en chef du Roi de France à Alger en 1775. Klein, feuillets... Vol V, 1913, p. 47 n. 2.

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

Al-Moujahidine Bahri

c) Les arrangements avec les nations maritimes

Certains pays aux traditions maritimes anciennes versaient, à la Régence, diverses fournitures pour la construction et l'armement moyennant la libre circulation en mer et la sécurité du commerce.

les nombreux traités conclus entre Alger et les puissances d'Europe font état de ces transactions. La paix qui existait entre la Régence et ces pays était entièrement fondée sur la satisfaction des besoins de la marine en bois, cordages, fer, poudre et pièces d'artillerie. Toute inexactitude dans l'envoi du matériel ou toute défectuosité constatée provoquaient la rupture, puis, la guerre.

Durant de longues années, la Suède, la Hollande[1], l'Angleterre, la France[2], le Danemark et d'autres pays furent soumis à l'envoi de matières premières, de pièces, de denrées afin de maintenir le rythme de la construction navale.

La correspondance des consuls en poste à Alger, les mémoires de certains envoyés spéciaux[3] et les rapports de certains agents fourmillent de détails sur les équipements réceptionnés ici, leurs quantités, leur valeur, les circonstances dans lesquelles se pliaient les nations pour satisfaire les demandes du gouvernement.

Les documents de l'époque sont heureusement complets et précis au sujet de la contribution des nations chrétiennes, notamment au XVIIIème siècle.

La Hollande :

La contribution de la Hollande, de beaucoup, la plus consistante. Ce pays avait, comme la Régence au XVIIème siècle, un ennemi commun : Louis XIV. L'entente dictée par l'intérêt n'était pas

difficile à réaliser.

Attaquée en mer, tantôt par la France, tantôt par la Régence, la Hollande dut, à tour de rôle, engager la guerre, faire au Dey des propositions de paix, entamer de laborieuses négociations, signer des traités et en payer le prix.

Les premières relations politico-militaires connues remontent aux dernières années du XVIIème siècle.

Un traité ayant été conclu « entre les Provinces Unies et la Ville d'Alger, » le 30 avril 1679, la Hollande livra à la Régence, huit pièces de canon de cinquante livres de balles avec les accessoires, quarante mâts, cinq cents barils de poudre, cinq mille boulets et un vaisseau plein de câbles et d'agrès divers[4].

L'année suivante[5] ; elle remit « dix-huit pièces de canon de fonte de quarante-huit livres de balles que les Algériens ont braqué à la tête de leur môle, huit mille quintaux de poudre, soixante mille boulets et pour plus de cent écus de câbles, d'ancres, de voiles, de mâts, d'antennes et de cordages[6]. »

Cette coopération « des Infidèles et des Hérétiques » déplaisait à la Cour de Versailles. Louis XIV, qui voyait en la Hollande, une puissance maritime et commerçante rivale et un pays calviniste qui l'a plus d'une fois défié, ne tolérait point cette entente avec une nation musulmane.

Un ordre du Souverain à Tourville, en date du 17 janvier 1682, prescrivait que : « Sa Majesté ayant appris que les Hollandais portent plusieurs marchandises de contrebande aux dits d'Alger qui les mettent en état d'équiper leurs vaisseaux et de les armer même de canons et, comme il est important de les empêcher, elle veut qu'il (Tourville) visite tous les vaisseaux hollandais qu'il rencontrera en mer [...]. Sa Majesté ayant appris que les dits corsaires ont envoyé chercher des poudres et d'autres munitions de guerre en Hollande par un navire de Saint Malo qu'ils ont pris, nommé « La Règle » et qu'ils se servent du nom de deux Juifs qui demeurent à Alger, l'un, nommé Jacob de Pas et l'autre, Benjamin de Léon et qui ont une maison à Livourne, prétendent le faire passer avec pavillon de Hollande. Elle veut qu'il prenne des mesures pour s'en servir à son retour[7]. »

Au XVIIIème siècle, la nécessité de conclure une paix avec Alger, poussa la Hollande à redoubler d'efforts et de sacrifices pour une meilleure compréhension entre les deux pays.

Les fournitures militaires allaient, pour un temps, faciliter les choses.

Le capitaine d'un navire français chargé de blé venant d'Alger a déclaré au vice-consul de France à Alméria que, lors de son départ de ce premier port : « il est entré trois vaisseaux de guerre hollandais dont le commandant a ordre de faire des propositions de paix avec le Dey, que pour y parvenir, il lui a offert mille quintaux de poudre, mille fusils, mille paires de pistolets, mille sabres, trente gros mâts, dix-huit câbles de quinze à seize pouces, que le Dey a répondu qu'il signera le traité lorsqu'on lui aura remis ces munitions[8]. » Si l'accord fut possible, l'exécution s'avéra difficile car les « Réyals[9] » promis ne pouvaient être envoyés qu'avec une bonne escorte. D'autre part, pour faire échouer les pourparlers en cours, le consul de France à Livourne disait « qu'il serait facile de rompre ce traité si la France faisait les mêmes offres au Dey[10]. »

Malgré les manœuvres de la France, l'accord entre la Régence et la Hollande fut signé. On était persuadé, à Versailles, que le traité allait être suivi d'une déclaration de guerre à la France « auquel cas et si la Sicile se révolte [...] les bâtiments français n'auront plus de retraite qu'à Malte. » Le consul de France à Malte proposa « l'envoi de vaisseaux en Barbarie pour intimider les Barbaresques[11]. »

Cependant les négociations n'excluaient nullement les actes de guerre Avril 1710, un vaisseau hollandais de cinquante canons sortit de Barcelone pour poursuivre un autre algérien jusqu'à Gibraltar. Le capitaine hollandais ayant réclamé la prise, le gouverneur de la place ne voulut pas y consentir, « ce qui donna lieu a de grandes contestations[12]. »

Quelques mois plus tard, les Hollandais se trouvaient dans une triste situation les Français d'un côté, les Algériens de l'autre ! Ceux-ci leur avaient pris « deux vaisseaux très riches[13]. »

La même année, trois vaisseaux de guerre apportaient à Alger les présents que les Hollandais avaient promis à cet effet[14] c'est à dire la paix.

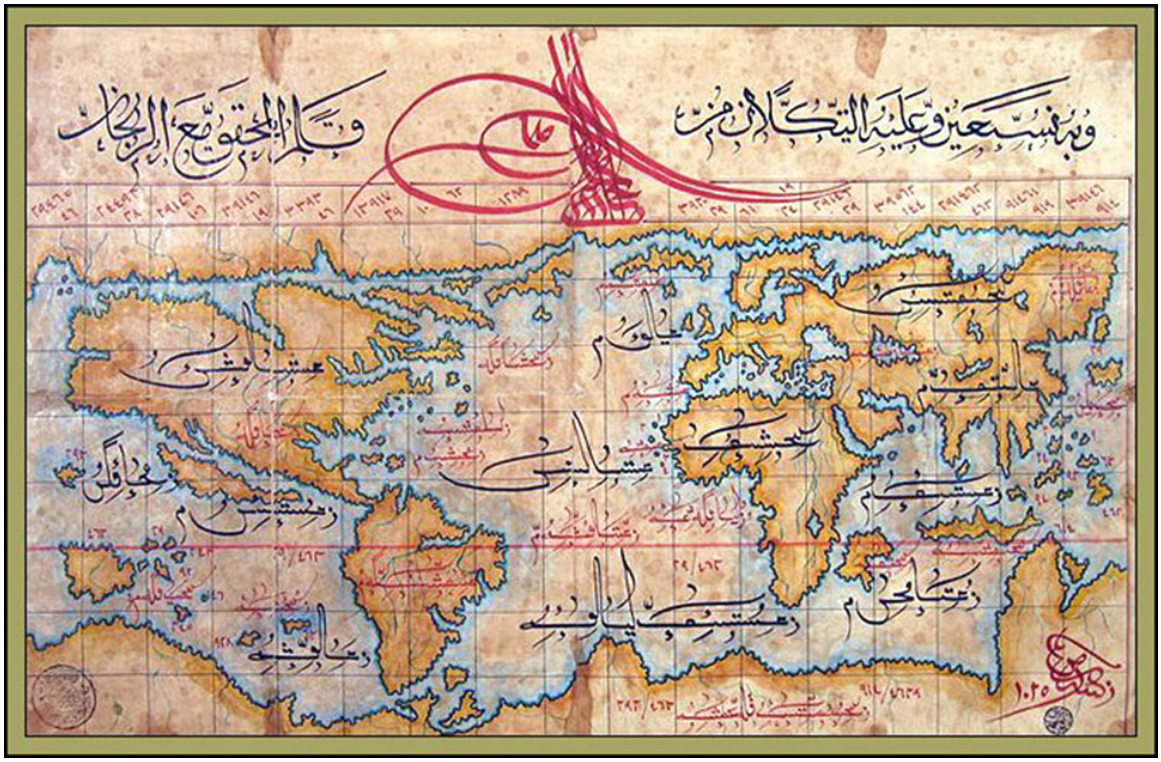
En 1711, les fameux présents étaient constitués de : huit pièces de canon de fonte, seize de fer, quatre affûts, sept mille boulets, six cents milliers de poudre, huit cents fusils, quatre cents lames d'épées, vingt-cinq mâts, huit câbles[15].

Par ces envois, on voulait réchauffer les négociations en cours. Le Juif Cohen de Livourne fit le voyage à Alger pour terminer les pourparlers[16].

Le moindre retard dans l'exécution des accords déclenchait la guerre. Un document de 1716 nous fait part des hostilités provoquées par les Algériens. Les Hollandais payaient alors cher leur mauvaise foi ou leur négligence. En 1724, ils imploraient encore la paix. Et le Dey de leur dire : « La loi de Muhammad ordonnait de l'accorder à ceux qui la demandent[17]. »

La paix rétablie, les Etats Généraux envoyèrent assez régulièrement le matériel militaire à la Régence. En 1746, trois navires escortés par des vaisseaux de lignes, chargés de différents présents dont soixante grands mâts, cent-quarante grandes pièces de bois pour bordage, quatre-cents autres de quatre pouces, soixante-milliers de poudre, quatre-vingt milliers de plomb, trente-cinq grelins, six cents pièces de toile à voiles. Trois ans plus tard, quatre flûtes hollandaises débarquaient à Alger d'autres envois aussi importants[18].

Le traité de 1757 procurait à la Régence une contribution appréciable de la part des Etats Généraux.



Le Danemark :

De 1746 à 1749, plusieurs traités furent signés avec le Danemark.

En application du traité signé à Alger en 1746, ce pays s'engageait à fournir : vingt pièces de canon de fer de vingt livres de boulet, vingt autres de douze livres, huit-mille boulets de ces deux calibres, quatre mortiers de fonte, quatre mille bombes de cent et cent cinquante livres, cent-milliers de poudre, deux-mille tables de quatre pouces d'épaisseur pour bordage, cinquante grands mâts, dix câbles de dix pouces, trente, de cinq à huit pouces et cinq cents quintaux de cordage pour les manœuvres.

Sa Majesté danoise s'engageait, également, à remettre annuellement, des grelins, des vergues, des antennes et des câbles.

En 1747, le roi du Danemark ayant offert des mortiers, le Dey s'empressa de les renvoyer après avoir appris que ces armes étaient en fonte. Il fut rappelé au souverain « qu'on n'acceptait que des mortiers de bronze. » On lui donna « six semaines pour réparer cette erreur. »

Aussi, dès février 1748, un vaisseau danois apporta ce qu'il fallait et le complément du matériel.

Le traité du 10 avril 1749[19] mentionne à la fin de texte, les présents annuels à remettre à la Régence : cinq-cents quintaux de poudre à canon, huit-mille boulets de canon de différente grandeur, vingt-cinq petits câbles, dix ditto à douze pouces et cinquante perches pour rames de galères. Aussi, le 7 novembre de la même année, arriva une frégate danoise commandée par M. Hoogland, apportant, conformément aux clauses du traité, les munitions de guerre et les effets propres aux constructions de navires[20].

Mais l'Espagne qui, pendant longtemps, avait accoutumé la Régence à recevoir de gros présents, principalement des fortes sommes en numéraires, exerça de fortes pressions sur les nations du Nord pour les amener à rompre avec Alger.

En janvier 1753, le Consul de Hollande annonçait au Dey que la Cour de Madrid avait fait notifier à celle de Copenhague que « si elle continuait à fournir des munitions à la Régence d'Alger, les ports d'Espagne seraient interdits à ses bâtiments, sous peine de confiscation de ceux qui aborderaient, soit par hasard ou de dessein prémédité. »

Au chantage espagnol et à la peur des Danois, le Dey répondit froidement qu'il « serait fâché de rompre sans sujet avec les puissances du Nord de l'Europe, mais qu'il verrait avec grand

déplaisir que les souverains dont l'alliance lui était indifférente fussent obligés de renoncer à la paix. » Il ajouta qu'il était prêt à récompenser, même généreusement, ceux qui lui apprendraient que le Roi d'Espagne aurait signifié au Roi de Suède et aux Etats Généraux la déclaration envoyée au Sénat de Hambourg et à Sa Majesté danoise... que les présents qu'il recevait de ces Etats, au lieu de contribuer à l'accroissement de la marine, empêchaient les Raïs de faire des prises qui étaient infiniment plus avantageuses à la Régence. »

La ville de Hambourg :

A la demande de cette ville, un traité « de paix, ferme, constante et durable » fut signé à Alger en janvier 1751. Des présents de guerre parvinrent à Alger. Tout allait pour le mieux jusqu'en novembre 1752. Puis le sénat de la ville révoqua le traité « à cause des oppositions que la Cour d'Espagne y a formées. »

Le Dey recevant M. Fort, Consul de Hambourg et la lettre du Sénat renonçant à la paix, répondit « qu'il acceptait la renonciation de Hambourg et que les choses resteraient sur le pied où elles étaient anciennement, ajoutant qu'il y gagnait par la convenance qu'il trouvait à faire fleurir la course et à entretenir l'émulation de ses soldats. »

La Suède :

Comme les autres nations maritimes, la Suède, pour protéger son commerce, essaya d'être en bons termes avec la Régence. L'envoi de matériel naval et de fournitures militaires pouvait arranger les choses. En 1731, elle dépêcha huit cents barils de poudre, huit gros câbles, cinquante mâts, huit cents fusils, quarante pièces de canon et huit mille boulets. En 1747, un important chargement d'armes est signalé, soixante-dix mâts, neuf cent trois câbles pour bordage, cent-soixante-dix lattes, deux cent quatre-vingt câbles, quatre-vingt grelins, deux cents barils de goudron, vingt mille boulets de 6, 12 et 18 livres[21].

Puis, les envois se succédèrent. En 1814, note le consul de France "il est arrivé à Alger un navire suédois escorté par un brick de guerre de la même nation portant des présents en chanvre, goudron et mâture au Dey[22].

L 'Angleterre :

La rivalité franco-anglaise et les conflits d'intérêts des deux pays poussèrent les Britanniques à s'assurer l'amitié ou la neutralité des Algériens.

Aussi, la participation des Anglais aux armements de la Régence remonte loin. Les consuls de Grande-Bretagne et de Hollande rivalisaient d'ardeur pour satisfaire Alger. Ce concours si précieux faisait beaucoup de peine à Sanson Napollon qui trouvait que « la paix que les Anglais et les Flamands ont fait en cette ville n'a été que pour préjudicier aux chrétiens ayant apporté toutes sortes de munitions de guerre[23]. »

Sous le règne de Muhammad Pacha, le Roi d'Angleterre fit don, en 1797, de « quatre canons du calibre de quarante livres avec le matériel suivant : quatre affûts avec roues et essieux, deux cents barils de poudre cerclés de cuivre, chacun contenant un demi-quintal, quatre-cents boulets du calibre des canons [...], quatre étuis renfermant les aiguilles et les vrilles destinées à dégorger la lumière des canons, quatre boute-feu, quatre poudrière pour amorce avec dégorgeoir, neuf tampons, huit mèches, huit barils pour mèches, deux mesures en cuivre contenant chacune seize livres de poudre, vingt-cinq sacs contenant chacun quatre sacs de mitraille et une éponge pour chaque canon[24]. »

d) Le concours de la Porte

Les dons du Sultan ottoman étaient aussi importants que ceux des nations chrétiennes, particulièrement aux XVIème – XVIIIème siècles. Lors de l'investiture des chefs de la Régence, ou en retour des présents qui lui étaient envoyés d'Alger[25], le Souverain ne manquait jamais de faire accompagner les émissaires du Dey de matériel dont la marine d'iqi avait besoin.

Beaucoup d'envois sont mentionnés dans différentes sources. Le Père Philimon de La Motte, dit avoir vu, à la pointe du môle, « une pièce de canon de deux cents livres de balles, envoyée par le Grand Seigneur depuis les bombardements[26]. »

En août 1748, le Sultan fit envoyer, avec le caftan, quatorze canons de fonte de six livres de boulet, quatre gros mortiers, quatre-cents bombes, cent milliers de chanvre, autant de fer et trois-cents antennes ainsi que du goudron et de la résine[27].

L'année suivante, la corvette française « LA JEUNE PHILIPPINE, » venant d'Istambûl, apportait différentes munitions de guerre dont cent soixante-cinq milliers de poudre, trente gros canons de fonte, six mortiers, huit-cents bombes, trente-mille boulets, soixante-dix milliers de filasse[28], des antennes, des mâtures et autres bois de construction.

Le consul Lemaire notait, en 1750, un important arrivage de nouvelles recrues et trois bâtiments de Constantinople « chargés de munitions de guerre dont le Grand Seigneur a gratifié la Régence d'Alger sur la demande qui en été faite par son député Hadj 'Usman [...] Ces munitions consistent en trente gros canons et six gros mortiers de fonte, mille-six-cent-cinquante quintaux de poudre, huit-cents bombes, trente-mille boulets, sept-cents quintaux de filasse pour faire des câbles[29]. »

Un navire français ramena, en 1766. des pièces de bois de construction, des affûts de canon, six gouvernails, vingt-six quilles de navires, cent quatre-vingt-treize grands avirons, deux cent cinquante petits, trois mille trente livres de fer, vingt-deux mâts, cinq cents boulets, trois mille sept cent quinze livres de chanvre.

Venant de Turquie, un navire hollandais débarquait, la même année, une impressionnante cargaison : des mortiers de cuivre, des grands mâts, des avirons, des barres de porte-faix, des barres de gouvernail, des roues de canon, des bombes, de la colophane[30].

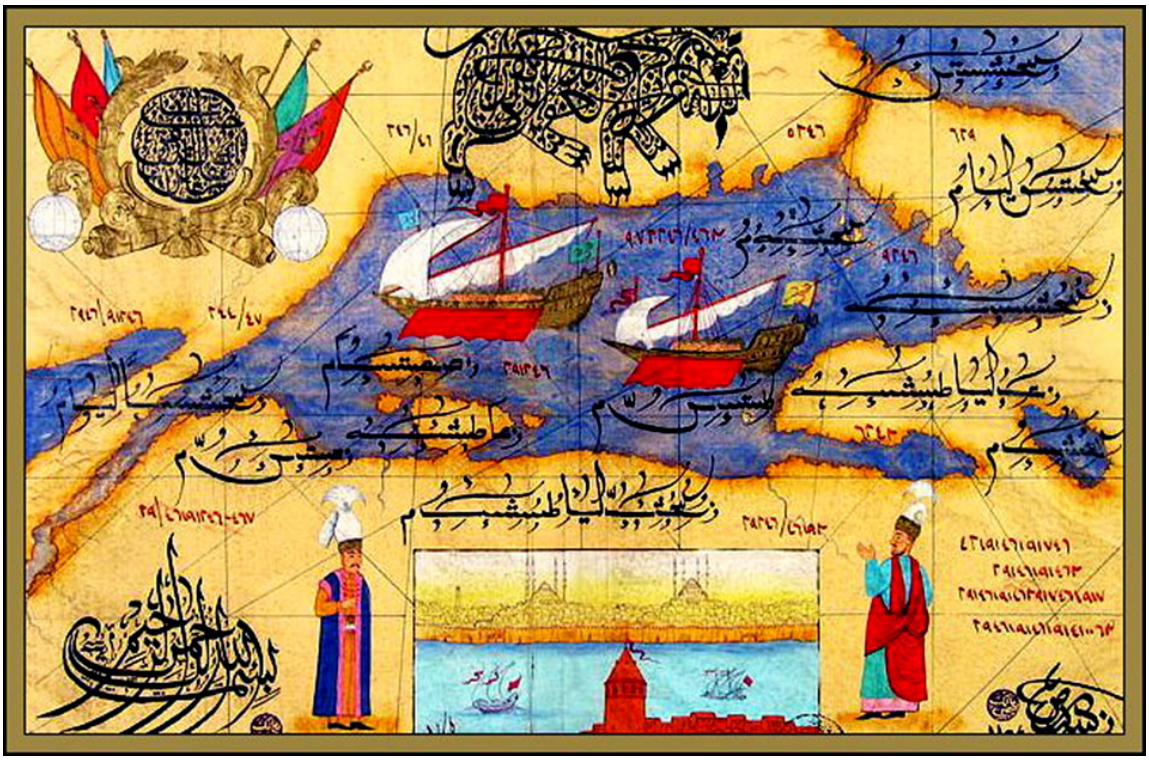
Puis, au tour d'un bâtiment sarde de livrer du fer, des clous, de l'étain, des pièces de bois pour affûts, des amorces (détonateurs) et des outres de poix[31].

En 1198 de l'Hégire (1784), la Régence reçut une grande quantité de cuivre, des bâtons de foc l), des mâts, des coussinets de canon, du fil de fer, vingt tonnes de poix des avirons, des barres de porte-faix et de la poudre en grande quantité[32].

Au début du siècle[33] dernier sous le règne de Mustapha Pacha, Hadj Yûsuf, Wakîl al Hardj, de retour de Turquie, ramena les présents suivants : cinquante canons en cuivre, six mortiers, quarante bâtons de fer, mille avirons de chébec, mille autres d'embarcations, mille poutrelles, quarante gouvernails, mille grands avirons, soixante barres de gouvernail, mille-cinq-cents quintaux de poudre, deux quintaux de plomb, douze-mille obus, trente quintaux de tabac, mille-cinq-cents quintaux de colophane, cinq-cents quintaux de goudron, cinq-cents de salpêtre, mille affûts de canon, mille quintaux de fil de fer et treize mille boulets[34].

Il serait bien fastidieux d'énumérer tous les envois ordonnés par les Sultans. Ces exemples traduisent néanmoins l'importance des dons au profit de la marine d'Alger.

Il faut remarquer, cependant, que les Ottomans avaient intérêt à aider une année qui avait fait ses preuves à Prévéza, à Lépante, à Tunis et qui tenait efficacement le front Ouest dans la confrontation avec les nations chrétiennes.



e) Les transactions

Les besoins de la marine étaient si grands que les prises de mer et les dons des gouvernements étrangers s'avérèrent vite insuffisants. On eût recours aux achats d'équipements que réclamait la construction navale locale.

Les consuls de France, de Grande-Bretagne ou de Suède servaient souvent d'intermédiaires et insistaient auprès de leur pays au sujet de la qualité et de la rapidité des commandes.

Une lettre de Trubert à Amoul, en juillet 1668, nous donne le ton lorsque la Régence voulut acquérir des mâts, des vergues et d'autres fournitures « pour cinq vaisseaux tout neufs qui sont à l'eau. ». « Il ne faut pas manquer à faire un coup d'importance, vous avez les proportions [...] On les attendra vers la fin d'août ou au début de septembre [...] parce qu'ils (les Algériens) veulent avoir tous leurs corsaires armés au mois d'octobre pour une affaire qui doit éclater [...] Ils demandent à présent du cordage goudronné et ils connaissent fort bien des rames pour les galères et pour les vaisseaux [...] On a affaire à des gens qui raffinent et qui savent faire donner dans le panneau quand on n'est pas aussi fin qu'eux[35]. »

On ne vendait pas n'importe quel produit au Dey. Le correspondant de la Chambre de Commerce de Marseille, en poste à Alger, nous le dit : « Le Dey veut des câbles satisfaisants et meilleurs que ceux que lui ont fait venir les Anglais dont on ne saurait se servir [...] Il faut remettre au plus tôt et de la meilleure qualité qu'on se sert pour les câbles des vaisseaux du Roi et meilleur s'il est possible pour qu'il n'ait rien à se plaindre de vous, comme il fait des Anglais et de meilleur chanvre s'il se peut que celui qu'on emploie pour le service du Roi[36]. »

La réponse du Conseil de Marine fut favorable. On livra deux câbles de 17 pouces de grosseur et de 120 brasses de longueur.

Une autrefois, la demande du Dey fut toute autre : la permission de tirer de France « douze crics, quatre chaînes de pourtour, douze aiguilles et douze semelons pour un vaisseau de soixante douze pièces de canon qu'il fait construire et... plus de trois mille cercles de fer[37]. »

Maurepas fit savoir, en 1727, à MM. du Commerce que : « le Dey d'Alger ayant demandé au Roi, par grâce, de lui faire fournir des magasins de Toulon, cent quintaux de boulets de deux, trois et six de balle et de les faire remettre au sieur de Lestrade, négociant à Marseille, son correspondant qui en payera la prix, Sa Majesté a bien voulu ne les lui pas refuser et j'envoie des ordres à M.Mishon pour les faire livrer au sieur de Lestrade en ne les lui faisant payer que le prix qu'ils ont coûté à Sa Majesté. Il est nécessaire que vous en fassiez avertir ce négociant afin qu'il remplisse sa commission et que le Dey ne lui impute aucun retardement[38]. »

Les demandes se succédaient d'autant qu'elles étaient payées sans difficulté.

Une lettre d'Alger exprime le souhait du Dey de recevoir de Marseille « toute la ferramente nécessaire pour le gouvernail d'un vaisseau qui est en quille ainsi que tous les bouceaux et poulies, grands et petits pour agréer le dit vaisseau[39]. »

Quelquefois, les pièces commandées étaient retournées à l'expéditeur après examen.

Une frégate était, en 1759, en construction dans les chantiers d'Alger. Le Dey, pour les besoins de la fabrication, fit acheter des fers de Marseille. Mais « ces ouvrages se sont trouvés défectueux et en partie cassés et qu'on les a regardés comme pièces rebutées de l'arsenal de Toulon[40] ( )... ces pièces devaient être changées[41]. »

Le fer suédois était jugé le meilleur. Aussi le consul de Suède tirait-il grand profit de la vente du minerai de son pays et "qui était le plus apprécié par les clients[42]. »

Il ne suffisait pas, cependant, de passer commande pour recevoir le matériel. Le transport, la course ou les interdits bloquaient ou retardaient les arrivages.

Une cargaison de fer achetée à Mogador et embarquée sur un bâtiment ragusin, fut prise par un corsaire anglais, conduite à Mahon et déclarée bonne prise. Puis, le chargement fit voile à Marseille et fut remis au représentant du Dey, un certain 'Abd al-Rahman Bengualy (ou Benzouri). Une lettre d'Alger du 22 juillet 1781 réclamait l'embarquement du bronze « sur le premier de nos bâtiments [...] Je vous exhorte, dit son auteur, de la part du consul de France de prier M. Isnard pour le faire embarquer sur la frégate que nous attendons en septembre ou octobre prochain [...] Ne négligez pas cette commission qui est des plus importantes[43]. »

Les transactions commerciales avec l'Europe, même en temps de paix, connaissaient des moments difficiles. Certains hauts responsables déconseillaient, ouvertement, de ne pas traiter avec Alger. Par une note du 6 octobre 1694, Pontchartrain défendait de vendre du soufre en Barbarie « sauf pour laver la laine[44]. » Une lettre adressée au sieur Gaspard l'autorisait « à expédier dans le Levant et en Barbarie les soufres de sa manufacture non utilisés pour la fabrication des poudres, mais le priant de ne pas les vendre à Salé ou à Alger où ils pourraient être employés pour un autre usage que le blanchissement des laines[45]. »

Il arrivait, parfois, de trouver à Alger les fournitures dont on avait besoin. Plusieurs navires étrangers faisaient naufrage près des côtes algériennes. On sauvait du matériel qu'on arrachait aux vagues et on le vendait aux enchères publiques.

L'Etat se portait acquéreur. Certains documents sont des inventaires des agrès de navires comme « La Marie » coulé le 24 décembre 1731 et « La Vierge de La Garde » coulé en octobre 1734 ou « Le Saint Victor » naufragé en mars 1749[46].

Pour les commandes à l'extérieur, les modes de paiement étaient multiples :

1/ Le troc. On échangeait des produits agricoles contre le matériel militaire. « En 1725, nous dit Laugier de Tassy, le consul anglais est à Alger le seul marchand de sa nation. » Il pourvoyait le gouvernement de la Régence en munitions de guerre et en instruments de navigation et recevait, en échange, de l'huile, du blé et autres produits. Ces denrées étaient en effet destinées à l'approvisionnement de Gibraltar.

Pour la seule année de 1778 (1192 de l'Hégire), on reçut ici un navire anglais ramenant de Grande-Bretagne des canons en fer, achetés sous le règne de Muhammad Pacha pour le compte de la marine, à savoir : vingt-huit de calibre 12 pesant chacun vingt-deux quintaux, soit un poids total de six tonnes seize quintaux, six autres pesant chacun douze quintaux et seize de huit.

En paiement de ces armes, il a été donné cinq mesures de blé par quintal de fer. Il a été acheté au capitaine de ce navire trois ancres au prix de cinq mesures de blé par quintal de fer.

Le blé qui servit au paiement fut pris à 'Annâba en 1778. La même année, un navire venant de Gibraltar, ramenait cinq canons non cuivrés achetés par le gouvernement à raison de vingt-huit mesures par quintal[47].

2/ Le paiement comptant. En 1695, les Algériens ayant acheté des agrès à Toulon avaient le choix entre un paiement en espèces ou une rupture avec les Anglais[48]. Le Raïs Mbarek, en mission à Marseille, (il devait effectuer des achats de mâts), en 1711, arriva dans la cité phocéenne avec une cargaison dont il avait ordre d'employer le produit au paiement de cette acquisition[49].

3/ Déductions sur le lisme du bastion. Il arrivait au Diwân de payer ses achats militaires en prélevant des sommes sur la location de ses comptoirs de l'Est algérien. En 1719, le sieur Texal, agent de la Compagnie Royale d'Afrique à Alger, demandait avec empressement et au nom du Dey et du Raïs Amiral, deux câbles pour un vaisseau, « au prix en sera déduit sur le lisme du bastion. »

f) La contrebande

Bulles pontificales et ordonnances royales limitaient les transactions et obligeaient les responsables de la marine à recourir aux services des Juifs et des hommes d'affaires.

En 1692, le consul Lemaire signalait l'arrivée d'un chargement de cent-cinquante quintaux de soufre en bâton -chargé à Marseille par des Juifs à des Juifs d'Alger. » Ce produit coûtait alors 40 à 45 francs le quintal. « J'ai appris, ajoute-t-il, qu'il s'en chargeait de grandes quantités à Marseille [...] pour ces côtes de Barbarie[50]. »

Les Juifs d'Alger s'étaient spécialisés dans l'importation des armes de Hollande. Aussi étaient-ils particulièrement surveillés, en France. Une lettre signalait au Ministre Amoul « Le courrier acheminé entre Alger et la Hollande par un marchand juif résidant à Marseille[51]. » Une autre, aux Echevins de cette ville, faisait savoir que « Sa Majesté a été fâchée d'apprendre la tolérance que vous avez dépassé un temps de souffrir la résidence dans Marseille d'un Juif, nommé Antoine Philippe Lopez, sans permission et son intention est que vous l'obligiez d'en sortir sans délai et d'aller, si bon lui semble, à Bordeaux[52]. »

Les négociants de Marseille fournissaient « pour le bien et avantage du commerce le matériel qu'on leur demandait. » Dans ses Mémoires, la capitaine Fouques Guillaume s'en prenait « aux complicités de l'administration française avec la marine d'Alger. Il y dénonce Marseille où fleurit une vive contrebande d'armes et de produits stratégiques à destination de la Barbarie et de ses constructions navales[53]. » Mais les chevaux barbes faisaient taire les protestations !

Les officiers de l'Amirauté fermaient les yeux. Le Vacher, désespéré, après avoir reconnu la vanité de ses réclamations, écrivait au provicaire de Tunis : « Vous ne pouvez-vous opposer ouvertement à ce commerce infâme. »

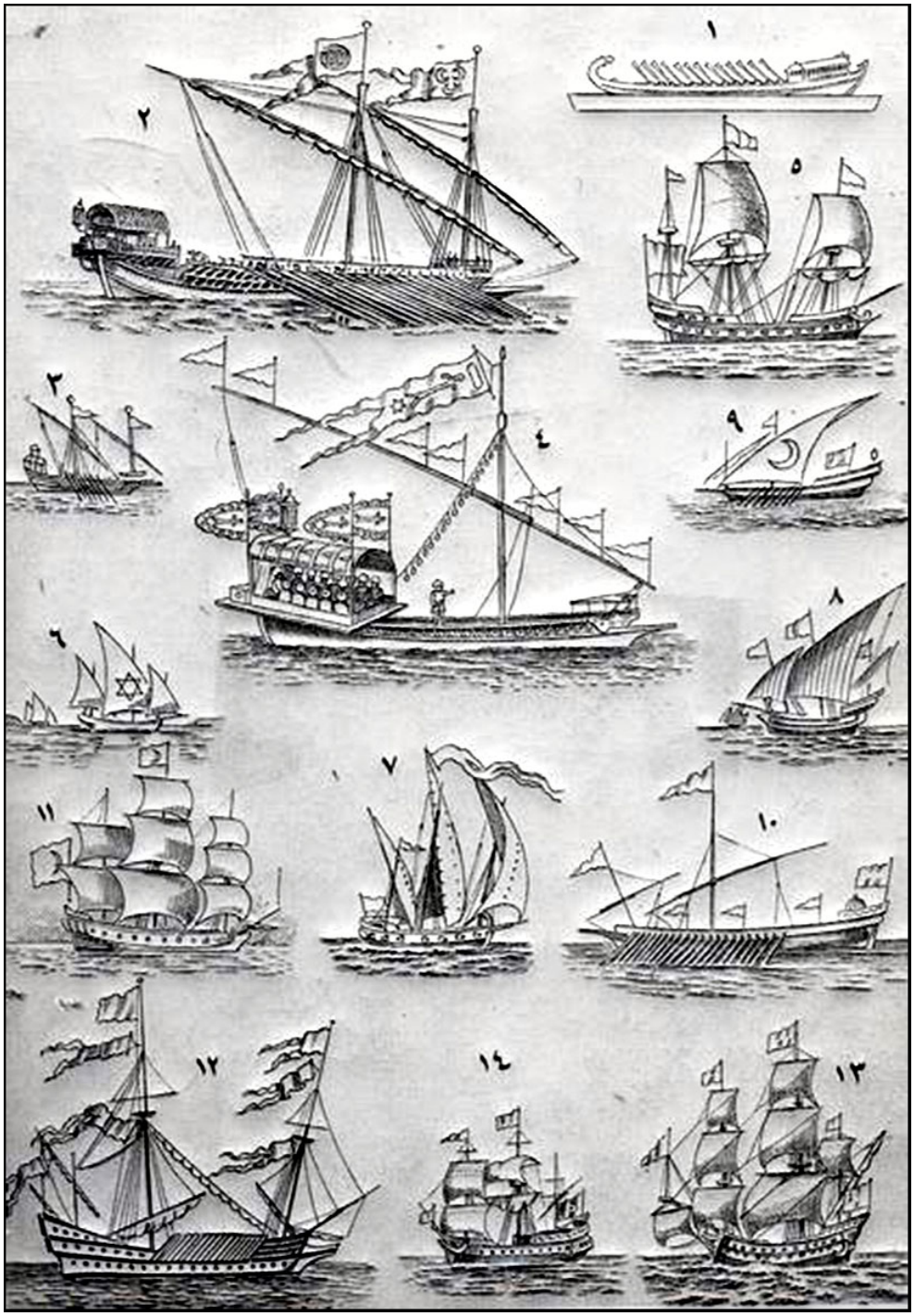
Les chargements les plus importants se faisaient par les ports d'Italie[54]. Mais Livourne restait la principale place du trafic. Les Juifs qui y résidaient étaient en étroite relation avec ceux de Hollande et d'Alger.

Comme les intérêts rapprochaient les hommes, malgré les multiples divergences, il y avait aussi des Espagnols qui jouèrent le jeu des Marseillais et des Livournais. Le profit qu'on retirait, à l'époque, des ventes à l'Algérie et le désir de lui être agréable amenèrent ces ennemis irréductibles de la Régence à proposer leurs services et leurs armes au Dey. Le consul d'Angleterre, en poste à Madrid, se plaignait à son roi, Jacques 1er de ce que « les armements espagnols, au lieu de faire du mal aux pirates, leur vendent de la poudre et autres munitions de guerre..., » tout en exerçant de fortes pressions sur les autres Etats du Nord afin de cesser les fournitures à la Régence.

Par le biais des traités conclus avec Alger, le trafic des armes et munitions trouvait dans la Régence, une assise légale et un encouragement manifeste.

Le traité avec le Danemark conclu en radjah 1159 (août 1746) dit, dans son article 2 : « Sur toutes les marchandises de contrebande, savoir munitions de guerre, poudre, plomb, soufre, poix, goudron, bois propre à la construction des vaisseaux, il ne sera payé aucun droit à Alger par les sujets danois. »

Celui signé à Venise en 1177 (1763) prescrit, dans son article 2, les mêmes dispositions, à savoir « pour ce qui est des marchandises de la contrebande, telles que sont la poudre, le soufre, les planches et tous les autres bois propres à la construction des bâtiments, les cordages, la poix et le goudron, les instruments de guerre et toutes autres choses concernant les armements de guerre, les commandants du Royaume d'Alger n'exigeront aucun droit. »



Les résultats

Grâce à tous ces efforts, à ces initiatives continues et créatrices et, malgré les nombreux obstacles, les responsables de la marine parvenaient à construire « des vaisseaux, bon voiliers, bon marcheurs et bien armés[55]. » Le meilleur certificat de validation est le témoignage d'un ennemi juré des Algériens, le Père Dan qui, témoin sur place, écrit : « Le 7 août 1634, je vis partir une flotte de vingt-huit navires, les plus beaux et les mieux armés qu'il fut possible de voir[56]. » D'Arvieux, en mission de septembre 1674 à mai 1675, consignait dans ses Mémoires : « J'ai admiré, étant à Alger, leur diligence à armer et désarmer leurs bâtiments[57]. »

L'étonnement des Européens fut, plus d'une fois, exprimé devant l'adresse et les soins avec lesquels les Algériens construisaient et entretenaient leurs navires « vu qu'ils ne trouvent rien dans leur pays qui soit propre car il y a très peu de bois pour les mâts [...] Dès qu'ils peuvent seulement avoir assez de bois neuf [...] pour former des vaisseaux des prises qu'ils savent parfaitement ménager et trouvent ainsi le secret avec de vieux vaisseaux d'en faire des neufs bien faits[58]. »

Laugier de Tassy ne cache pas sa surprise devant les résultats obtenus par un pays « sans bois, sans mâts, sans cordages, sans voiles, sans poix, sans ancres » et qui peut « entretenir un nombre de vaisseaux aussi considérable et a si peu de frais. « Les Algériens, dit-il, n'ont besoin que de trouver chez eux le bois neuf nécessaire pour la quille et le fond du navire[59] »

Quelques témoignages relevés dans les écrits et rapports des consuls de l'époque donnent une idée de l'activité des chantiers navals d'Alger.

« L'on travaille à toute force, dit la lettre de Broegh, consul à Livourne, à trois nouveaux vaisseaux qui étaient sur le chantier, qu'ils seraient de quarante pièces de canon [...] L'on travaillait, également, à un nouveau château, près du môle, de crainte d'avoir la visite de quelques escadres [...] Des Juifs donnent à entendre que l'on équipe à Alger pour aller dans le Levant[60]. »

En décembre 1750, le consul Lemaire signale que le vaisseau amiral nommé « Le Château » de cinquante-deux canons et sept-cents hommes, qui a été lancé à la mer, l'année dernière, fait actuellement son premier voyage. En janvier 1752, le même consul nous apprend qu'on a mis sur le chantier la construction d'un chébec de dix-huit canons destiné à la course[61] ainsi que les pièces pour la construction de deux nouveaux chébecs afin de remplacer ceux qui ont été démolis le 11 de ce mois et le 22 du mois dernier[62]. »

On constate que, dès le milieu du XVIIIème siècle, une évolution se fit sentir dans la construction navale. Un rapport de 1753 signalait déjà que : « Les Algériens qui, autrefois, faisaient la course avec nombre de vaisseaux depuis vingt-quatre à soixante canons, n'en ont plus que deux. Ils ont substitué des chébecs aux vaisseaux. Ils en ont environ vingt de douze à trente canons. Ils sont en état d'en augmenter le nombre, ne manquant ni de bois de construction, ni d'agrès, ni d'artillerie [...] Ils ont donné la préférence aux chébecs sur les vaisseaux par la raison qu'étant plus fins voiliers, ils sont plus propres à la course et à la fuite lorsqu'ils viennent d'être chassés[63]. »

Aussi, en février 1753, les deux chébecs qu'on avait mis sur le chantier, le 30 mars dernier, et qu'on a lancé en mer, devaient sortir sous peu, sous le commandement particulier de Hadj Raïs Mubarek... « de tous les corsaires d'Alger, le moins accommodant[64]. » La même année, il fut mis sur les chantiers « les pièces servant à la construction de deux nouveaux chébecs qui seront au-dessus de la portée de vingt canons et il fut construit également « trois galiotes dont une appartient au Caïd de Cherchel et les deux autres à des armateurs d'Alger. L'été de la même année, on acheva la construction d'une galiote destinée pour la course[65].

Une autre fois, ce fut le Bey de Constantine qui fit le voyage à Alger et au quartier de la Marine, il planta "le premier clou à la quille d'un chébec" qu'il faisait construire à ses frais "pour l'armer en course aux fins de parer la côte du Levant des petits armements italiens avec lesquels la Régence est en guerre [...] Ce Bey a été salué par tous les bâtiments de rade[66]. »

Quand la construction était achevée, son lancement constituait une vraie fête à Alger. La foule en liesse affluait au port pour voir un marabout égorger un mouton qu'il lançait, ensuite, par-dessus bord, quand le navire, vigoureusement poussé, pénétrait dans l'eau que rougissait le sang de la victime[67].

Tout un cérémonial était prévu. Le propriétaire faisait un nouveau cadeau aux maîtres constructeurs et donnait un repas aux ouvriers et aux autres esclaves chrétiens qui étaient venus aider au lancement.

Quand la proue de la galiote approchait de l'eau, on procédait à la cérémonie suivante : un corsaire montait sur le navire égorgeait deux ou trois moutons et lorsque le sang tout chaud coulait en abondance, on poussait avec vigueur le bâtiment à l'eau. Alors le sacrificateur jetait les moutons à la mer et ensanglantait l'eau. Dans le même moment d'un bastion de la ville, on tirait quelques coups de canon et tous les corsaires faisaient fête et réjouissances[68].

Sur les salaires des techniciens, on ne possède que de vagues renseignements. Au début du siècle dernier, le constructeur en chef, « mu'allim as-safa'in » recevait, lors du lancement d'un bâtiment neuf, un boujou par aviron et, pour chaque unité achevée, cent riais. Le capitaine du nouveau navire gratifiait le constructeur de cent autres[69].

A la fin du XVIIIème siècle, deux noms de constructeurs « maures » sont citées par les Européens : il s'agit de Hadj 'Ali et Sid 'Ali d'Alger.

6 - Navires pris à l'ennemi

Tout en encouragent la construction navale sur place, la Régence, pour satisfaire ses besoins en bâtiments, remplir ses obligations en Méditerranée, remplacer ses unités perdues et assurer à sa flotte les moyens de sa politique, avait recours aux prises en mer.

Ces unités contribuèrent largement au renforcement de sa puissance maritime. Les nombreuses guerres entre Alger et ses adversaires restèrent à l'avantage de la grande cité. Le butin de guerre comprenait très souvent des navires intacts qu'on employait rapidement à augmenter ou à renouveler les escadres.

Les bâtiments grands et petits, vieux et récents, tombaient par dizaines aux mains nos marins : vingt-huit biscayans d'un coup devant Malaga, en 1566 ; une cinquantaine de bâtiments en une saison dans les parages de Gibraltar[70]. En 1570, sept galères algériennes sous les ordres de 'Uldj Ali Pacha, s'emparèrent de quatre galères de Malte : « La Patronne, » « La Sainte Anne, » « Le Saint Jean » et « La Capitaine » montée par Saint Clément, général[71].

Certains rapports officiels affirment qu'entre 1613 et 1621, plus de huit cents bâtiments furent pris par les Algériens : 447 hollandais, 193 Français, 120 Espagnols, 60 Anglais et 56 Allemands[72] sans compter les petites embarcations. Dans une lettre datée du 29 octobre 1691, Dey Cha'bâne rappelait à Louis XIV que « pour onze vaisseaux de la Régence brûlés par les Anglais, l'on trouve dans les registres du Diwân que les Algériens leur ont pris quatre cents bâtiments ». D'autres documents indiquent qu'entre 1630 et 1634, à la France seule, fut pris 80 bâtiments avec 1.331 captifs. Hees a vu au port d'Alger, en 1675 « un vaisseau de plus de 50 canons qu'on avait pris aux Vénitiens et que l'on s'apprêtait à faire naviguer vers Alexandrie[73]. Le 21 juin 1686, on mettait la main sur le navire français « Le Honfleur. » Hommes et marchandises étaient déchargés à Salé. Le procureur du Roi, à l'Amirauté de Morlaix recevait, le 4 juillet

de la même année, ce S.O.S : « les prises plus près de nos côtes qu'ils ne doivent[74]. » Un corsaire algérien s'empara, en 1746, près de Porto Farine, d'un navire hollandais qui transportait des munitions de guerre à la Goulette. Le Dey le déclara de bonne prise[75]. Avec un peu plus de chance, on chassait « le gros gibier. » Ce fut le cas en 1749. Alors que les chébecs partis en course étaient, après quelques semaines, de retour « sans rapporter de prises bien lucratives, » il y en eut une qui avait frappé beaucoup les yeux, c'était « le Dantzik ! »

« C'est un vaisseau, dit un document de l'époque, du port de douze-mille quintaux ayant vingt-six canons, percé pour cinquante-six, parfaitement bien construit dans le gabarit des vaisseaux de guerre et qui n'était qu'à son premier voyage. Il allait à Cadix, chargé de soixante mille douves[76] pour faire des tonneaux, quinze balles de toileries grossières et quelques autres effets. Il n'avait que quarante hommes d'équipage... Quatre chébecs ont eu le courage de l'approcher et s'en sont facilement rendu maîtres. Le coup est hardi, attendu l'apparence que ce vaisseau montrait de loin. Le Dey en a fait un vaisseau amiral[77]. »

Une autre barque génoise, chargée de fer et de deux mille cinq cents canons de fusils, fut capturée. Le Dey garda le fer et les fusils pour le service de l'Etat. Une autre prise « La Victoire » fut acquise par 'Alî Pacha Dey[78]. L'année suivante, il prit la barque espagnole « La Toscane. »

Les états des prises dressés par les consulats indiquent de septembre à décembre 1749, neuf prises : des pinques, des barques, des vaisseaux appartenant à des Génois, des Catalans, des Portugais, des Espagnols et des Français.

De mai à décembre 1757, vingt-quatre bâtiments furent capturés[79]. L'hécatombe des navires européens allait en s'accentuant De 1765 à 1799, on ne compte pas moins de trois-cent-soixante-seize prises[80]. Un certificat délivré par R.L. L'Angoisseur de la Vallée, consul général à Alger, atteste que le navire génois « Notre Dame de l'Espérance » a été pris par Kaddour Raïs de cette Régence et que l'équipage est actuellement esclave à Alger[81].

Résumant l'activité de nos corsaires en ce début du XIXème siècle, Thedenat, commissaire des relations commerciales à Savone, note ceci : « En ce moment, la Méditerranée est infestée de onze de ces armements, à savoir : deux frégates dont l'une de 46 canons, l'autre de 36, six chébecs, deux polacres, un brick. Plusieurs bâtiments ont été leur proie. La plus remarquable de ces prises est celle d'une frégate portugaise « Le Cygne » de quarante-quatre canons et trois-cent-cinquante hommes d'équipage. Cette prise dont on n'avait d'exemple, a excité chez les pirates l'enthousiasme[82]. »

En effet, Raïs Hamidû prit possession, en 1802, d'une frégate construite à Alger. C'était le plus grand vaisseau de la marine, qui permit au glorieux capitaine de s'emparer d'une unité de guerre portugaise appelée « Le Cygne » et dont la capture fit grand bruit[83]. De 1817 à 1827, quelques vingt-six bateaux furent enlevés aux seuls sujets du Saint-Siège qui naviguaient sous pavillon français, et sous le règne de Mustapha pacha, une polacre prise aux Grecs fut dotée d'une artillerie et reprit avec succès ses activités. On l'appelait « Zbantuta[84]. »

Quand les bâtiments pris à l'ennemi n'intéressaient pas l'Amirauté d'Alger, ils étaient soit démolis soit vendus. Dans ce dernier cas, les acquéreurs étaient ou des négociants ou des consuls En 1690, Jacomo Suriano dit Chiquetto, né à Chypre mais établi à Malte, acheta au Dey une barque de 1 200 quintaux, puis se porta acquéreur d'un autre bateau En 1694, le raïs Abraham Khudja vendit un navire capturé près des côtes espagnoles[85]. Un yak hollandais de 50 tonneaux fut vendu par le Dey au consul d'Angleterre[86]. Un toulonnais installé à Alger, le sieur Meifrund acheta, en août 1764, au chef de la Régence, une polacre de 4 000 quintaux prise aux Napolitains et trois ans plus tard, une tartane. En février 1770, il se porta acquéreur d'un vaisseau de 300 tonneaux pris aux Danois. Le consul de Suède, Logie, achetait fréquemment des bateaux provenant des prises, soit pour en faire son commerce, soit pour les envoyer vendre en pays chrétiens. En 1756, il acheta une barque qu'il fit vendre à Mahon alors aux mains des Anglais[87].

[1] Lacoste, « *La Marine Algérienne sous les Turcs*, » R.M., 1884, p. 304.

[2] A.N. Marine B7/89 F° 48, 52, 54, 57, 89.
A.C.C.M. B/80. Lettre du 4 mars 1711 et du 28 mars 1711.
A.C.C.M. B F° 500 (5 février 1692).

[3] H.de Grammont, *Correspondance des Consuls d'Alger* (1690-1742), Alger 1890, p. 294.
Plant et. Correspondance... 2 vol.
Lemaire (A.A.), *Mémoires*, publiées par L. Chaillou in « *Textes*... », pp. 5-14.

[4] La Régence les reçut en 1680. Le traité de 1679 fut négocié par Thomas Hess.

[5] En mai 1680 fut signé : Additions au Traité de Paix du 30 avril 1679. Texte en français in trattati, *Convenzioni e accordi relativi ail Africa*, Vol. 1, 1648-1799, Roma, 1940, pp. 99-107.

[6] Dancour, *Relation de voyage du sieur*... publiée par Vittu J.P.
« *Un Document sur la Barbarie en 1680-1681, La relation de* ..." C.T. 25/1977, pp. 295-319.
Cet auteur parle de « paix honteuse pour les Etats qui l'ont chèrement achetée et avec les plus lâches soumissions du monde après des sollicitations de deux ans et plus de cent mille écus dépensés en présents donnés au roi (le Dey), à son gendre et à quelques autres membres du Diwan. »

[7] Délabré, *Tourville*... p. 109.

[8] A.N.Marine B7/1. Lettre de Madrid, 15 juillet 1709.

[9] Armes, poudre, mâts, bois de construction navale...
[10] Marine B7/2, Lettre du 20 août 1709.
[11] Marine B7/4 F° 258. Lettre du 27 janvier 1710.
[12] Marine B7/5 F° 155, Lettre de Malaga, 22 avril 1710.
[13] Marine B7/7 F° 163, Lettre de Livourne, 23 octobre 1710.
[14] Marine B7/4 F° 11 v°, Lettre du consul de France à Malaga, 10 octobre 1710.
[15] Marine B7/8 F° 294, Lettre de Livourne, 12 mars 1711.
[16] Marine B7/93, Lettre du 4 mars 1716.
[17] Marine B7/49 p. 535, Lettre de mai 1724.
[18] A.N.Aff.Etr. B III, 303, Cahier 101.
[19] Traité signé du temps d'Ibrahim Pacha, Copie en français aux A.N. Aff.Etr. B III, 322.
[20] A.N. Aff.Etr. B III, 305, p. 37.
[21] Vallière (J.A.), *Observations*... in « *Textes*... », p. 70
[22] A.C.C.M. Lettre de MM. les Conservateurs de la Santé Publique adressée à MM. les membres composant la Chambre de Commerce de Marseille, 25 août 1814
[23] Marine B7/49, Lettre de d'Herbault, Secrétaire d'Etat, Alger, 12 décembre 1626.
[24] Devoulx, *Tachrifât,* p. 42.
[25] Sur les présents de l'Algérie,voir : *Ghazawât*, al Zahhar, *Mudhakkirât*, Devoulx, *Tachrifât*.
A titre d'exemple : en 1233 (1817) et malgré les difficultés dans lesquelles se débattait la Régence, le Sultan reçut une quantité d'or, d'argent, des haïks, de la soie, des chevaux, des bijoux, des pistolets de luxe, des fusils ornés, des tapis, des draps, des chapelets en corail, des montres en or, des yatagans en or, des oiseaux rares, des peaux de lions... des nègres et négresses et captifs. »
Le Grand Amiral de la flotte ottomane, Kusrev Pacha, reçut à lui seul, deux manteaux de pourpre, une paire de pistolets, trois chapelets de corail, trois autres d'ambre, une ceinture ornée, une montre, une peau de lion, une de tigre et un esclave noir. (Archives turques, Registre 78, F° 2 v°).
[26] *Etat des Royaume de Barbarie*... p. 231.
[27] A N. B III, 303, *Cahier* 101.
[28] A.C.C.M Série J 1364, *Lettre d'Alger*, 15 janvier 1750.
[29] Résine de colophane (Ville d'Asie Mineure), jaune, solide et transparente.
[30] Substance résineuse, agglutinante tirée du pin et du sapin.
[31] Chacune des voiles triangulaires établies à l'avant d'un navire.
[32] *Tachrifât*, pp. 40-41.
[33] Plus exactement, en 1215 de l'Hégire (1801).
[34] Berbrugger, R.A.. 1875, p. 12.
[35] A.N.Aff.Etr. B 1. 115 (1668).
[36] A.N. Aff.Etr B III 41. Lettre d'Alger le 19 décembre 1718.
[37] A.N. Aff.Etr. B III 24 F° 30.
[38] A.C.C.M. Série J. 1881, Lettre du 13 octobre 1727.
[39] A.C.C.M. Série J. 1366, Lettre d'Alger, le 15 février 1758.
[40] Le fer avait été battu à froid au lieu de passer à la forge.
[41] A.N. Aff.Etr. B III 72 F° 125
[42] Rosalem (N.), in R.A., 1952, p. 85.
[43] A.N.Aff.Etr. B III 98 F0 166 (1781).
[44] A.C.C.M., Série B/76
[45] A.D.B.R. IX- B ; F° 395 v°.
[46] A.G.G.A. Série A1 41-398, «1,775.

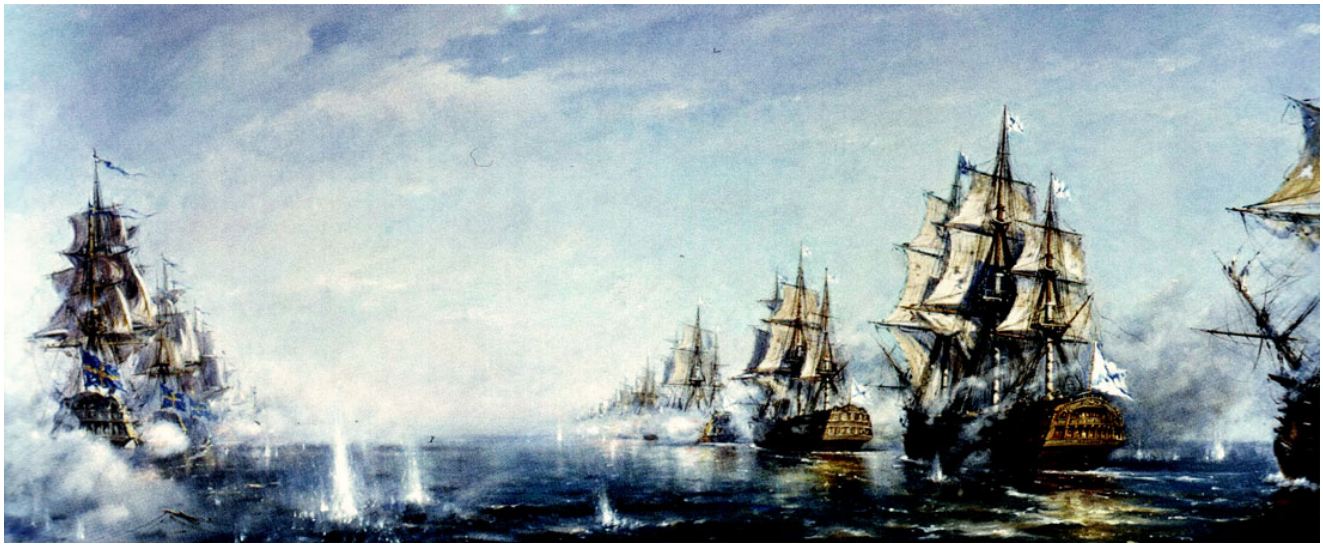
[47] Devoulx, *Tachrifât*, p. 83.
[48] A.N.Aff.Etr. B2 111.
[49] A.N.Aff.Etr. B III, registre 41. Dans sa lettre au Régent, la Chambre de Commerce trouvait la chose « de toute utilité pour le bien du commerce. »
[50] Grammont, *Correspondance des Consuls*... p. 21. Lettre du 20 mai 1692.
[51] A.N.Marine B7/89 F° 14, Lettre du 21 janvier 1711.
[52] A.C.C.M. Série B/80, Lettre du 28 avril 1711. Sur la contrebande, Marmol, II, p. 56.
[53] Turbet-Delof, B.C. p. 74.
Par cette voie, la Régence se procurait bois, voiles, armes et agrès. Haëdo va jusqu'à prétendre que Khayr aad-Dîn reçut de Fra Juanas (un Français) un canon qui lui permit de s'emparer du Penon en 1529 (*Histoire des Rois d'Alger*, 42-43), ce qui est difficile à concevoir : un chevalier de Malte, protégé de Charles Quint faisant un pareil cadeau à Barberousse pour déloger les Espagnols !
[54] A.NAff.Etr. B III 3 F° 273.
[55] Vovard, « *La Marine des Puissances Barbaresques*, » B.S.G. de Paris, 1951, p. 204.
[56] Dan, *Histoire*, p. 315.
[57] D'Arvieux, *Mémoires*, V, p. 263.
[58] La Motte, *Voyage*, p. 105.
[59] *Histoire d'Alger*, pp. 260-261.
[60] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, 1.13 (Algérie), octobre 1720.
[61] A.C.C.M. Série J. 1364, Journal.
[62] A.C.C.M. Série J. 1365, Journal.
[63] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, T. 13 (Algérie) 1720-1789.
[64] A.C.C.M. Série J. 1364, *Lettre de Lemaire*, 17 février 1753.
[65] A.C.C.M. Série J. 1365, année 1753.
[66] A.C.C.M. Série J. 1365, mai 1755.
[67] Dan, *Histoire*... p. 322.
[68] Haëdo, *Topo*. R.A., 1871, p. 42.
[69] Devoulx, *Tachrifât*, p. 82 ; Napoléon, *Correspondance* in R.A. 1875, p. 141.
[70] Braudel, *La méditerranée*... II, 204.
Monlau, *Les Etats Barbaresques*, p. 93.
[71] Devoulx, « *La Marine de la Régence*, » R.A., 1869.
[72] Grammont, « *Relations entre la France et la Régence d'Alger*, » R.A., 1879, p. 139.
Cassis seule perdit, entre 1628 et 1643, 40 barques et 3 vaisseaux (La Roncière, *Histoire*, II, 373).
[73] in R.A., 1957, pp. 85-128.
[74] Marine B 7/58 F° 138 et F° 162.
[75] A.N.Aff.Etr. B III 303, cahier 101.
[76] Planche courbée qui entre dans la construction des tonneaux.
[77] A.C.C.M. E/57 (1749).
Aff.Etr. B 111 305, p. 37, Lettre du consul Lemaire, 20 décembre 1749.
Cieslak, « *Les Firates d'Alger,* » R.H.E.S. 1/1972, p. 111.
Le célèbre bâtiment était appelé « Auguste III, Roi de Pologne. »
[78] A.G.G.A. Série A-1A 65, 27 juillet 1756.
[79] A.C.C.M. Série E 53 et 57.
[80] Desfeuilles. *Scandinaves et Barbaresques*... p. 330.
Il faut signaler que la ville de Saint Malo avait pu ramener entre 1688 et 1697, grâce à ses deux cents corsaires , quelques deux-mille-cinq-cents bateaux de commerce et trois-cent-cinquante de course.
[81] A.G.G.A. Série A 1A 69, Certificat en date du 25 avril 1760.
[82] Coup d'œil sur la Régence d'Alger, Savone 1° Fructidor an X.
[83] Devoulx : *Un exploit des Algériens en 1802* [8 mai], R.A., 1825. pp. 126-129.
[84] Az-Zahhâr, *Mudhakkirât*, p. 72.
[85] AC.G.F. Série 1 A 7, Déclaration du 4 janvier 1695.
[86] Ibid Série 1 AA10, Acte du 29 mai 1695.

[87] A Cf.Etr. B m 305, p. 75.

BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat



Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Quatre

LES FORCES NAVALES

Les sources européennes ont réservé une place de choix à la question. En effet, le problème intéressait, au plus haut point, ceux qui étaient préoccupés par la navigation en Méditerranée ou par la guerre contre Alger.

A - LES EFFECTIFS

Durant toute la période qui nous préoccupe, le nombre des bâtiments a varié sans cesse, pour diverses raisons : conjoncture internationale, situation intérieure, personnalité des Deys et état des finances de la Régence.

Quelles étaient les forces navales du pays, leur puissance de feu et les catégories des unités ?

Dénombrements et descriptions furent établis avec minutie par les agents étrangers, les consuls ou les captifs. Rien ne manque à certains documents relatifs à cette marine qui intéressait au plus haut degré les Européens.

Grâce à une multitude de tableaux, de listes et d'états descriptifs, nous pouvons suivre, sur le plan quantitatif, l'évolution de la marine.

1. Les temps de la splendeur

Depuis le commencement et jusqu'à la fin du XVIIème siècle, le nombre des bâtiments augmentait régulièrement. Le total impressionnait les adversaires et justifiait leurs craintes.

En 1530, Alger disposait de soixante bâtiments de 25 à 40 canons. Quarante ans plus tard, l'effectif était encore : « plus de cinquante galères et galiotes, sans oublier les autres types. » L'Espagnol Haëdo comptait, en 1581, trente-cinq galiotes et vingt-cinq frégates, mais sept ans après, la flotte disposait de trente-cinq galères opérationnelles.

Deux officiers de l'ordre de Malte, en mission d'espionnage dans la Régence, notaient que : « Le Turc a augmenté sa flotte dans de telles proportions qu'il peut, en un clin d'œil, la rendre supérieure et plus puissante que ne peuvent le faire les chrétiens[1]. »

L'âge d'or de cette marine fut, incontestablement, le XVIIème siècle ou, du moins, ses trois premiers quarts. Ce fut la période florissante de cette force tant redoutée. Voyageurs, prêtres et diplomates européens n'omettaient jamais d'en parler.

Le Père Dan affirme, qu'en 1630, le port abritait soixante-dix navires et s'enrichit, en quelques années, de plusieurs bâtiments français de commerce « d'une valeur de 4.752.000 francs. » D'Aranda cite, en 1641, « soixante-cinq navires et quatre galères[2]. » Dapper ajoute que vers 1659, il y avait à Alger « vingt-deux ou vingt-trois vaisseaux de trente à trente-cinq canons montés chacun par trois cents ou quatre cents marins[3]. »

Ruyter signalait, en 1662, que les Algériens « avaient quinze bonnes frégates toutes équipées, outre trois autres qu'on venait d'ôter du chantier et de lancer en mer et quatre auxquelles on travaillait actuellement et qui devaient être prêtes dans un mois, de sorte que dans peu de temps, ils se trouvaient en état de faire voile avec vingt-deux navires et trois galères sans compter six autres galères à la construction desquelles ils travaillaient dans leurs arsenaux[4]. »

Le chevalier d'Arvieux qui écrivait vers 1670, comptait « environ trente vaisseaux de guerre de différentes grandeurs[5]. ». Le Consul Piolle relevait, à son tour, en 1686, « vingt et un navires, quelques petits bateaux, onze brigantins, sept chaloupes et quinze bateaux de commerce. » L'année suivante, le tableau présenté par le Duc de Graffo ne mentionne plus que trente navires de 94 à 18 canons... et six « barîja. » Le Sieur Dancour, en 1681, en comptait : « Vingt-deux vaisseaux de course ou de guerre dont dix sont très bien armés, légers à la voile et montés de quarante à cinquante pièces de canons, avec au moins, trois cents hommes sur les meilleurs lorsqu'ils partent à la mer, les autres douze (qui restent) étaient des vaisseaux marchands, de leurs prises, de fabrication anglaise ou hollandaise[6]. »

Petis de la Croix[7] O écrivait au début de 1692 qu'Alger « a mis jusqu'à quarante-cinq navires de guerre, trois galères, six galiotes et vingt brigantins[8]. » Une remarque d'un observateur averti de la fin de ce XVIIème siècle dit : « Entre les Républiques de Barbarie, celle d'Alger tient le premier rang comme plus puissante en hommes, en argent, en vaisseaux et en réputation. Les autres l'imitent en tout ce qu'elles peuvent. C'est pourquoi, il est fort utile de tenir Alger en paix et en soumission afin d'y conserver les autres[9]. »

2. Les moments difficiles.

La marine d'Alger connut, de temps à autre, des moments difficiles. Sa flotte s'en ressentit. Après des années fastes qui virent les escadres de la Régence s'élever, en nombre et en force au rang des marines des grandes puissances, une série de crises internes et d'interventions européennes minèrent, peu à peu, cette ascension.

On a trouvé, depuis 1720, que la marine ne comptait que « vingt-sept vaisseaux de 18 à 60 canons auxquels il faut ajouter les caravelles, les barques et les brigantins[10], » que depuis cette date, la moyenne des unités se situe entre vingt et vingt-cinq[11]. Cependant, des voyageurs aussi avertis que les Pères Trinitaires, en mission à Alger en 1720, constatèrent que les forces augmentaient tous les jours, « à quoi il faut ajouter, qu'une des principales lois de la République est de ne laisser jamais diminuer ses forces. » Aussitôt après un naufrage, une démolition ou une capture, les particuliers armateurs ou l'Etat qui l'avait fait construire, étaient tenus d'en fabriquer un nouveau de la même force. Ainsi, la République n'y perd rien[12].

Si les particuliers à qui appartenaient le vaisseau perdu n'avaient pas de bien pour en faire construire un autre, on obligeait leurs parents à suppléer à cette carence[13].

C'est pourquoi les forces navales, en 1732, d'après Shaw, avaient encore six grands vaisseaux de trente-six à cinquante pièces de canons[14].

Si la baisse des effectifs est déjà sensible au milieu du XVIIème siècle, la chute n'est pas encore perceptible.

En février 1754, le Ministre français de la Marine recevait un rapport intitulé « Quelques observations générales sur Alger » et résumant plusieurs mémoires qui avaient pour objet d'expliquer « toutes les difficultés d'une guerre contre Alger. » On peut y relever ces remarques : « Forces navales françaises moins importantes qu'avant, donc on ne peut réduire les Algériens par la terreur [...] Les Algériens utilisent, maintenant, des chébecs et en grand nombre [...] La place d'Alger est beaucoup mieux fournie de canons qu'elle n'était du temps des anciennes guerres [...] Les anciens bombardements d'Alger ont été aidés par un grand nombre de galères... Aujourd'hui, on ne peut y employer que quatre ou cinq. Anglais, Suédois, Danois aident ouvertement les Algériens[15].

Quelques années auparavant, le Consul Lemaire parlait de « l'immense quantité de munitions de guerre qui s'amassent ici et qui n'ont point d'autre destination apparente que la nécessité de se bien défendre si l'on vient à éprouver quelque attaque de la part de l'Espagne[16].

Ceux qui étaient chargés de l'évolution de la marine d'Alger s'accordent à dire que la chute s'accentue à partir du dernier quart du XVIIIème siècle.

Les renseignements fournis par Renaudot, en 1779, expriment, en partie, l'état décadent dans lequel était tombée cette armée : « une caravelle de soixante canons, moitié pourrie, cinq saëttes ou barques, une de 24 canons, une de 18, une de 14 une de 8 et une autre sur le chantier, de 18, quatre demi galères, deux de 5 canons, dix-neuf paires de rames, trois galiotes de 2 canons. Total : quinze corsaires. »

Le Consul C. Ph. Vallière qui résidait à Alger vers la fin du XVIIIème siècle, trouvait qu'il « reste à peine l'ombre de cette puissance navale [...] un vaisseau amiral dans le port, dix à douze chétifs corsaires [...] voilà toute la marine algérienne[17]. » On ne voyait plus cette activité absorbante des chantiers, mais on s'affairait autour de petites unités et rarement.

Le Consul de Kercy, dans son rapport rédigé en 1791 affirme que « la marine ne comprend plus qu'un petit nombre de frégate, chébecs, polacres et chaloupes canonnières poutrées et cinquante non poutrées que l'on mettait à l'eau en mai et que l'on remisait en magasin en octobre[18]. »

Cependant, les désastres les plus graves et les circonstances les plus défavorables n'ont jamais pu amener la mort de cette marine qui, « semblable au phénix, renaissait sans cesse de ses cendres[19], se reconstituait avec une étonnante rapidité chaque fois que les foudres de l'adversaire s'abattaient sur elle. Devant les malheurs et les menaces, les Algériens avaient les yeux fixés sur leur armée de mer.

En 1802, Saint Hillaire évaluait les forces maritimes d'Alger à soixante-six bâtiments (frégates, brigantins, polacres, galères et chaloupes) avec une artillerie totale de quatre-cent-vingt-trois canons.

Son mémoire fait état d'une frégate de quarante-quatre canons, doublée en cuivre à Alger depuis 1800, d'une autre de vingt-six, doublée en cuivre construite en Amérique, donnée en présent par les Etats unis en 1798, d'une troisième de quarante-quatre, prise aux Portugais le 8 mai 1802.

L'inventaire dressé par Dubois Thainville en 1809 s'établit comme suit :

- 1 frégate de construction américaine de trente-six canons.
- 6 chébecs dont un de trente-quatre canons, les autres de trente-deux à dix.
- 1 brigantin de vingt-deux canons.
- 3 shomers américains de vingt à douze canons.
- 1 cutter de seize canons.
- 2 polacres de vingt à seize canons.
- 1 demi-galère de cinq canons.

Soit un effectif de quinze bâtiments « en plus de quelques petits. » Le port de la capitale contenait en outre une cinquantaine de lanchons, « espèce de petites canonnières affectées à la défense de la ville[20]. »

B- LES MARINES DU MAGHREB

Pour mieux saisir l'importance de la marine d'Alger, il convient de dresser un bref tableau des forces voisines à l'époque que nous étudions.

La flotte du Maroc comptait peu. L'activité économique du pays était plus terrienne que maritime.

Cependant, les Andalous repliés d'Espagne, se fixèrent tôt sur la côte, à Salé principalement ; ils transformèrent ce port en une base active. Vers 1630, les Salétins pouvaient lancer une trentaine de bâtiments[21]. Mais leur flotte connût des hauts et des bas. Vers la fin du XVIIème siècle, ils n'entretenaient plus que douze à treize navires de dix-huit à vingt-quatre canons et dont six appartenaient au Souverain[22]. Quelques années plus tard, la chute fut très sensible. On ne comptait plus, dans le port de Salé que deux ou trois petits navires de vingt canons et un brigantin[23].

Dans les tous premiers mois de 1752, de graves événements opposèrent, à Tétouan, montagnards et citadins. Les Espagnols de la garnison de Ceuta se rangèrent du côté des premiers et ravagèrent les environs. Deux galiotes et un chébec, ancrés dans la rivière qui servait alors de port, furent brûlés par les chrétiens. Un autre chébec, rencontré en mer, armé à Tétouan, fut poursuivi par les Espagnols et s'échoua sur la côte. « Il résulta de ces événements, dit un rapport, que toutes les forces maritimes actuelles du royaume du Maroc se trouvent détruites[24]. »

L'entente avec les Algériens permettait aux gens de Salé de reconstituer leurs forces navales. En 1758, leur flotte comptait: dix corsaires dont trois frégates de vingt-quatre canons de six et quatre livres de balles et cent cinquante hommes d'équipage » dont une partie se trouve être algériens [...] six galiotes : trois de cent cinquante hommes et trois de quatre-vingt hommes [...] tous les dix sont très bien armés par le moyen des Hollandais[25]. »

En dehors de la principauté de Salé, le Maroc disposait, vers 1774, « de douze frégates ou chébecs et douze galiotes en état d'aller à la mer. Mais, dit une lettre de l'époque, il est moins à craindre pour le nombre et la nature de ces armements qui sont mal composés que par les avantages de sa position[26].

Les troubles intérieurs en permanence dans un royaume souvent miné par les luttes de clans, ne laissèrent guère au pays la possibilité de se doter d'une force navale. Aussi, le Ministre des Affaires Etrangères français, au courant de la situation politique du Maroc, écrivait-il à MM du commerce de Marseille ces lignes : « Les dissensions qui règnent dans les Etats du Maroc ne permettent pas à cette puissance d'avoir des bâtiments sur mer... Il n'en est pas de même des autres puissances de Barbaries[27]. »

Par contre, les Régences de Tunis et de Tripoli avaient chacune une marine active et redoutée des Européens.

L'organisation était à peu près la même dans les trois pays et la tactique, à quelque chose près, identique.

La marine de Tripoli était toutefois gênée par l'action des chevaliers de Malte. Dan nous dit que sur vingt-cinq bâtiments ronds, les chrétiens en avaient détruit dix-sept ou dix-huit.

A la fin de XVIIème siècle, la flotte comprenait « onze navires corsaires, quelques barques, trois galiotes à rames de seize bancs. Leurs matelots, des esclaves chrétiens[28]. »

Tunis disposait, en 1634, de quatorze polacres ou vaisseaux ronds[29]. Mais un concours de circonstances défavorables amena cette organisation, combien solide au XVIIème à la décadence au début du XIXème siècle. Un antiquaire amateur, le sieur Caroni, n'avait pu compter, en 1804, qu'une frégate, deux chébecs « qu'on vient d'obtenir du Roi d'Espagne » et d'environ une douzaine de chaloupes canonnières « mal équipées. »

Même les fortifications anti-croisières étaient modestes. Le château de La Goulette, restauré sur l'ancien qui fut édifié par les Espagnols, n'était armé que d'une douzaine de canons en plus de quelques redoutes et une batterie à fleur d'eau[30].

Des quatre marines du Maghreb, celle d'Alger, comme le soulignent les historiens, les diplomates et les agents, était la plus puissante. Dan ne le cache point. « Il faut dit-il, avouer, que ceux d'Alger emportent le prix, soit en richesse, soit en vaisseaux et en force, étant bien certain qu'eux seuls arment plus en course que ne font ensemble tous les autres pirates des villes de Barbaries[31]. »

Les Pères Godeffroy et Philemon de La Motte furent du même avis, un siècle plus tard : « Entre toutes les puissances de Barbarie, disent-ils, les Algériens, sur mer, sont les plus forts pour la bonté et le nombre de leurs vaisseaux qui ont d'environ vingt-cinq depuis dix-huit à soixante canons[32]. »

C - LA COMPOSITION

La marine d'Alger connût, à travers son histoire, une relative diversité dictée par les besoins et les circonstances.

Elle connut, également, une certaine évolution voulue par les progrès techniques. Les navires côtiers et ceux de haute mer comprenaient plusieurs types.

1. La galère

Ce bâtiment demeura longtemps l'instrument de combat, sans cesse engagé dans de multiples opérations de surveillance, de police, de course ou de piraterie.

Ses caractéristiques étaient les suivantes : cent vingt à cent quarante pieds de long, quatorze à vingt de large[33]. La galère du XVIème siècle était dotée de deux ou trois mâts, un château d'avant, un de poupe avec des canons et des postes pour la mousqueterie à la proue, un éperon de dix à quatorze pieds de long, doublé de fer qui s'enfonçait, le cas échéant, dans les flancs de l'adversaire. Le nombre de bancs variait de vingt-sept à trente selon l'importance de l'unité. Les rames avaient trente à quarante pieds de long. L'artillerie consistait en un canon, à l'avant, tirant des boulets de quarante à soixante livres. Il était souvent flanqué d'une ou deux pièces. L'arrière disposait d'une quinzaine de bouches à feu. Conçu avec un pont unique, et au-dessous, des compartiments abritant équipage et matériel, tel fut le navire qui avait régenté la Méditerranée durant des siècles.

Cependant, la galère algérienne était un peu différente de sa rivale européenne, par le mode de construction, de chargement, de flottaison et par la mission qui lui incombait.

Les bâtiments européens étaient élevés au-dessus de l'eau, pourvus d'une encombrante artillerie, alourdis par des tonnes de munitions, de vivres et d'objets divers. Les riches ornements de leur avant pesaient lourd, d'où les difficultés de traction et de manœuvre. Le château de poupe exagérément haut, n'était nullement fait pour améliorer la vitesse. Voguant lentement, ils étaient une proie facile. Monuments d'architecture navale, certes, ils étaient peu efficaces lors des rencontres avec les Algériens.

La galère de la Régence était beaucoup plus petite ; elle n'avait qu'un mât et un seul canon appelé « coursier. » Elle était dépourvue de château de proue. Par ces caractéristiques, elle s'apparentait à la galiote. Basse sur l'eau, elle ne portait que l'indispensable. Tout y était sacrifié à la légèreté et à la rapidité. Elle volait plutôt sur les flots « comme les oiseaux de mer » et ne mettait que peu de temps pour atteindre son objectif ou disparaître au grand désespoir de l'ennemi. Le Père Dan trouvait ces unités pareilles à : « des aigles... des reines de la mer... Les autres navires sont les esclaves des vents. »

A l'avant, un canon de longue portée : c'était en principe toute l'artillerie de bord. A l'arrière, on plaçait parfois une couleuvrine pour servir de pièce de chasse. La proue était basse et étroite. Les charges consistaient principalement, en vivres pour une trentaine de jours. Son seul défaut : elle ne pouvait braver le gros temps ! Son handicap : la faiblesse de son artillerie et sa vulnérabilité.

Toutefois la galère avait ses détracteurs : qui n'appréciaient guère sa construction compliquée, la faiblesse de son artillerie, sa vulnérabilité, son usage limite à la bonne saison, son incapacité à braver le gros temps et surtout que son moteur humain coûtait cher.

Malgré ce grave inconvénient, elle fut longtemps l'objet d'admiration des gens de métier. Les descriptions élogieuses ne manquaient point : « Nef très élancée, finement pour la vitesse et pour la poursuite, pour l'abordage et pour le corps à corps [...] En somme, un monstre marin. » Ainsi conçue, ses qualités offensives la rendaient redoutable, elle donnait mieux la chasse aux navires ennemis, attaquait aisément, fuyait facilement, car son étroitesse lui conférait une pénétration exceptionnelle dans l'eau.

Devant cette supériorité de la galère de la Régence, le sieur de la Guette, l'Intendant Général de Toulon, pouvait dire : « Ce n'est point le défaut de nos vaisseaux s'ils ne cheminent pas aussi vite que ceux des corsaires turcs, mais la différence tient que les nôtres se chargent trop de canons, de victuailles et de bagages au lieu de quoi les Barbares ne se servent que de l'artillerie légère, ne portent que six semaines ou deux mois de victuailles et comme point de bagages[34]. »

Il suggérait au Ministre « d'ordonner à tout capitaine de se charger de bagages et de n'embarquer ni vaches ni moutons, ni pourceaux [...] Il faudra, petit à petit, établir cette frugalité première[35]. »

Par les qualités de construction et les prouesses sur les flots, la galère d'Alger était devenue un modèle à imiter, une technique à copier.

Colbert ordonnait à Trubert de : « Faire demeurer dans le port de Toulon, le charpentier qui s'est trouvé parmi les esclaves délivrés, qui a appris la méthode de bâtir des frégates légères et leur donner un excellent gabarit, étant certain qu'il faut profiter de son industrie et de son expérience et que tous les petits bâtiments qui ont été faits jusqu'ici n'ont pas la vitesse et ne sont pas si légers de voile que ceux de ces corsaires[36]. »

Plus d'un siècle après, la légèreté de notre galère faisait parler d'elle avec envie. Basse, rapide, difficile à découvrir en mer, elle avait l'avantage de la surprise.

« Il a été remarqué, dit un document, qu'il est presque impossible aux bâtiments français d'approcher de la légèreté des barbaresques, surtout pour les galiotes à ramer et autres petits bâtiments parce que cette légèreté provient du grand nombre d'hommes qu'ils y mettent proportionnellement aux bâtiments et de leur peu de chargement en vivres et en agrès, ce qui ne peut convenir aux nations d'Europe[37]. »

Conçue pour la vitesse, la galère était propulsée par l'aviron manœuvré par une chiourme éprouvée clouée sur vingt-cinq ou vingt-six bancs. De Grammont insiste sur le rôle des rameurs. « Les lourds bâtiments chrétiens, dit-il, parvenaient à peine à réunir six à huit rameurs par banc. » les Algériens n'en avaient jamais moins de dix, tous gens formés et expérimentés. Ceux des vaisseaux européens étaient, par contre, et dans la majorité des cas, « recrutés dans les prisons, parmi le rebut des malfaiteurs. » Les premiers assuraient seuls la supériorité de vitesse. « C'était la vapeur de ce temps-là[38]. »

2. Le chébec

On l'avait défini comme « le bâtiment de la Méditerranée destiné à la guerre. » L'origine du mot reste à chercher dans la langue arabe. Chebbâk vient de chabka = filet.

Le petit bâtiment aurait été, au début, un bateau de pêche au filet, puis, petit à petit, le navire changea de vocation et acquit renommée et popularité. Parlant des chébecs, Bouchet écrit qu'ils étaient : « Des navires dont la silhouette est restée longtemps familière aux riverains de la Méditerranée et constituaient, en fait un type de bateaux d'une originalité certaine et dont l'histoire attachante va de la période glorieuse de leurs exploits de corsaires jusqu'aux temps plus récents[39]. »

De la famille des galères, le chébec était long, fin, léger, à faible tirant d'eau, portant deux ou trois mâts latins[40] marchant aussi bien à la voile qu'à la rame, donc mixte et quel avantage ! On pouvait aisément le tirer à terre en cas de nécessité, sa coque étant fine et élancée.

Il était d'une grande maniabilité et d'une rapidité supérieure à celle de beaucoup de bâtiments. Armé de douze à trente canons et d'un déplacement maximum de cent cinquante tonneaux[41].

Grâce à ses qualités, il était un redoutable coursier qui se jouait des lourds bateaux de commerce et des croiseurs ennemis. Il remplaça, dès le XVTIIème siècle la galère et la galéasse qui

malgré les immenses services rendus, furent déclassées par le chébec pour affronter les vaisseaux et frégates dont les qualités nautiques et la puissance de feu n'étaient pas à dédaigner. D'autre part, le recrutement et l'entretien des galériens devenaient de plus en plus coûteux. Enfin, l'apparition dans les mers du Levant, des escadres s'avéra un grand danger. C'est pourquoi le choix des Algériens se porta sur le chébec. Ils en firent le navire des combats éclairs et efficaces. A cette raison s'ajoute celle qu'ils étaient insaisissables et peu exigeants. Avec eux, la course prit de l'ampleur et la guerre de l'intensité. La France qui décida de dissoudre, en 1748, le corps des galères, se hâta de construire des chébecs dans l'espoir de combattre les Algériens avec le même type de navire que celui utilisé par la Régence.

L'Amiral Paris joint ses éloges à ceux des autres spécialistes qui ont étudié le chébec. "Il a été, dit-il, le plus élégant des navires de la Méditerranée. Il a été spécialement employé à la course à cause de sa marche et de l'aide de ses avirons, ses canons étaient toujours de petit calibre[42]. »

Après la paix de 1815, le chébec disparut en Europe, mais ici il fut utilisé, jusqu'à la fin de la Régence.

3. Le brigantin

Petit navire de la famille des galères. Pantero Pantera le décrit comme un peu plus petit que la galiote mais ayant la même forme à cela près, qu'il n'a pas la coursive si élevée que la galiote. Il est ponté, porte une seule voile qui est la voile de maître. Il a de huit à seize bancs à un seul rameur. Ses rames, longues et minces sont d'un maniement facile.

Rapides et commodes (ils occupent peu de place), les brigantins étaient très prisés en Algérie. Ils avaient fait leurs preuves dans la course. D'après Jal, « les Turcs s'en servaient plus que les Chrétiens[43]. »

4. La galéasse

La galéasse désignait, au début, une grande galère. Elle accueillit tôt, une artillerie imposante. Elle était présente dans toutes les grandes batailles navales où elle joua un rôle déterminant, notamment à Lepante (1571).

5. Les autres types de navires

La marine d'Alger utilisa également la frégate (al-fargâta), unité de guerre d'un tonnage supérieur à celui de la corvette ; le brick (al-bric), unité d'un petit tonnage à deux mâts et à deux voiles carrées ; la polacre (al-blâcra) navire à trois mâts et à voiles carrées mais d'un rang inférieur; al-harrâqa, al-lanjûr, ach-chaqf, al-falûka, al-kanbrï, al-ghurâb, ach-chitiya[44]. La tartane était un petit bâtiment en usage en Méditerranée mais il ne supportait qu'une voile triangulaire.

Cette variété de navires, différents par la grandeur, la forme, la mâture, la voilure et le gréement, étaient armés en guerre ou destinés au cabotage.

Au cours de ces trois siècles d'activité ininterrompue, les navires de la Régence devaient nécessairement subir des modifications ou laisser la place à une génération de bâtiments.

Vers la fin de XVIème siècle, les marines d'Europe avaient évolué très sensiblement sur le plan technique. Quelques années auparavant, les galéasses vénitiennes, véritables galères de haut bord, devaient jouer un rôle décisif dans la bataille de Lépante. Les galions[45] d'Espagne furent suréquipés et chargés d'artillerie. D'une manière générale, les bâtiments européens furent conçus très haut pour ne pas être abordés sans difficulté.

Cette évolution avait des répercussions sur la marine algérienne qui adopta, dès le début du XVIIème siècle, les bateaux ronds. On les appelait ainsi parce qu'ils étaient trois ou quatre fois plus longs que larges, alors que les autres étaient six à huit fois plus longs que larges.

Ces navires ne se déplaçaient qu'à la voile. Ils étaient moins rapides dans leur évolution mais ils présentaient des avantages certains. Ils étaient plus résistants que les galères. Celles-ci n'appareillaient qu'en été et ne se hasardaient guère hors du bassin occidental de la Méditerranée. Les nouvelles unités, par contre, sortaient toute l'année et s'aventuraient, aussi bien, dans l'Atlantique que dans, la Méditerranée orientale. C'est en 1617 que huit vaisseaux, bien armés, débarquèrent à Madère[46]. Une armée de plusieurs centaines d'hommes, ravagèrent l'île et rentrèrent à Alger avec un riche butin et de nombreux captifs.

L'introduction des techniques nautiques modernes, la possibilité de naviguer tantôt à la rame et tantôt à la voile, les bonnes qualités de l'armement, assurèrent, à la marine algérienne, une supériorité durant le XVIIème siècle notamment, par rapport aux autres, demeurées archaïques et fidèles à des formules périmées.

D - MARINE NATIONALE OU MARINE PRIVEE

Au sujet de la propriété des navires de la marine d'Alger, la question fut posée très tôt. Avait-on affaire à un bien de l'Etat ou à celui des particuliers ?

Historiens et voyageurs sont d'accord pour dire que le gouvernement, comme les sujets, disposaient de vaisseaux[47] même, si par moment, le principal armateur était le « Beylik. »

Mais d'autres sources indiquent le contraire.

« Il n'y a qu'un seul (navire) qui appartienne à l'Etat, souligne un document de l'époque, les autres sont à des particuliers qui les arment quand bon leur semble et qui vont avec, où il leur plaît, après avoir demandé, toutefois, permission au Dey qui ne la refuse jamais[48]. »

Laugier de Tassy est de cette opinion : Le Dey disposait d'un vaisseau assigné à l'amiral. En 1722, le Dey Muhammad Efendi « fit approprier une pinque hollandaise pour en faire le vaisseau de l'Etat[49]. » On l'appelait le Deylik. Il avait ses magasins propres et assez bien munis[50].

Quant aux particuliers, ils appartenaient à toutes les classes sociales du pays : Khaznadar, Wakil al-Hardj, Bail al-maldji, Raïs, Bey du Ponant, Bey du Midi, Bey de l'Est, gouverneur de Cherchel, mu'allim aas-Safa'in, commerçants, juifs, petites gens. Il y avait même des associations de plusieurs bourses modestes. Les frais, les coûts d'entretien et de sorties prolongées exigeaient, en effet, des capitaux importants. Les nécessités financières expliquent, pourquoi, le Diwân seul ne pouvait avoir le monopole de la course. Les riches négociants avaient une part appréciable dans l'armement. Les bâtiments changeaient de mains en toute liberté. En 1743, « le nommé Abd al-Qâdir, marchand d'Alger, vend le vaisseau « Neptune, » de fabrique anglaise, ancré au port, à M. J.Caisse, négociant à Marseille[51].

Lorsqu'un navire du beylik ou des privés disparaissait en mer ou était capturé par l'ennemi, « la République ou les particuliers étaient dans l'obligation d'en substituer un autre. » Dans le cas où le particulier était dans l'incapacité d'en acquérir un autre, ses parents étaient mis en demeure « de suppléer à cela afin que l'Etat ne perde rien[52]. ». Laugier de Tassy trouvait ces contraintes une sage maxime de l'Etat : « La République ne souffre jamais de diminution dans sa puissance[53]. » La force ne devait pas être limitée dans son accroissement. Dès qu'un navire était pris ou perdu il était remplacé par un autre égal ou plus fort, mais jamais plus petit[54].

S'il était permis aux armateurs de choisir leurs sorties et programmer leurs croisières, il était des moments où cette liberté connaissait de sévères restrictions. Les particuliers étaient tenus de faire passer l'intérêt de la nation avant le leur. Le transport des garnisons et de leurs provisions, les ordres du Dey, le devoir d'apporter un soutien militaire et logistique au Sultan ne devaient

souffrir en aucun cas, ni hésitation ni discussion[55].

Vers la fin de la période que nous examinons, une nette évolution se dessina. Le contrôle de l'Etat sur les affaires de la marine devint quasi-exclusif. Les navires étaient biens du Dey, donc biens du gouvernement. Le privé ne pouvait plus armer pour son propre compte. Il lui était seulement permis d'avoir de petites embarcations avec lesquelles on faisait du cabotage[56].

Propriété privée ou bien de l'Etat, le navire était farouchement protégé par les lois de la Régence. Le moindre dommage subi en mer pouvait conduire à un conflit armé.

Mais on nous dit par ailleurs que les bateaux qui faisaient régulièrement le trafic entre Alger et les Etats de Sardaigne et portaient la poste appartenaient, bien qu'ils arborassent le pavillon sarde, à diverses autorités algériennes. En effet le brick la Stella, commandé par le capitaine G.Schiaffino et le brick Lamô, commandé par J.Schiaffino avaient été achetés par l'Agha commandant en chef des troupes ; le bateau dénommé La Volanta di Dio, commandé par le capitaine J. Baptiste appartenait au ministre de la marine et le bateau La Fortuna était la propriété du directeur du trésor.

Tous les autres bâtiments avaient le pavillon algérien et la majeure partie était armée en guerre. Le plus important des dits bateaux était la goélette « Mansour, » commandé par Raïs Osmane. Ce navire avait été construit au chantier d'Alger par un génois, J.Dodaro[57]. »

Un incident naval eut lieu en 1788 : un corsaire algérien ayant été coulé par le vaisseau français « Le Partenope » près des côtes de Provence, le Dey voulut que la France en fut responsable et menaça le Consul de Kercy de déclarer la guerre à sa nation si elle ne remplaçait pas, immédiatement, le bâtiment perdu. Le Consul proposa de l'argent, mais le Khaznâdji repoussa cette offre, exigeant un navire tout semblable. Le gouvernement français, considérant les circonstances dans lesquelles on se trouvait, fut obligé de consentir à cette exigence de l'Odjaq « dans l'intérêt de la paix qui menaçait, à chaque instant, d'être troublée[58]. »

[1] Lanfreducci et Boso, *Costa e discorsi*... Publié par Montchicourt et Granchamp, R.A., 1925, pp. 35- 165. [2] Aranda (E.d'), *Relation de captivité*, p.130.

[3] Dapper, *Description de l'Afrique*, p. 177.

[4] La Croix, *Relation Universelle* ... II, p. 75, Lettre à MM. les Etats, 16 avril 1662.
Par ailleurs, pour mieux apprécier l'effort de la Régence, il convient de comparer ces effectifs avec ceux des puissances chrétiennes. Décrivant la situation de la marine française au temps de Louis XIII, La Roncière note que ce monarque « avait dû mendier une escadre à l'Angleterre et une autre à la Hollande pour réduire, en 1625, des sujets rebelles. » Dressant le tableau de la marine de guerre française, en 1661, l'inventaire de l'historien paraît peu éloquent : des vaisseaux bons à rompre, à vendre et à servir des brûlots. Sur dix-huit bâtiments, douze dataient de 1640, deux de 1645, et sept de 1646. Trois étaient vieux et hors de service. Parmi ces unités, la « Sainte Anne ne valait pas son radoub. » *Histoire de la Marine*... pp. 324-325.

[5] *Mémoires*, v. 264.

[6] Dancour, Relation de voyage... inC.T,n° 99-100,1977, p. 317.

[7] Petis de La Croix (François) était secrétaire interprète du Roi pour les langues orientales.

[8] A.N.Marine B7/49, janvier 1662.

[9] A.N.Marine B7/49, janvier 1662, p. 483.

[10] *Voyages pour la rédemption des captifs*... par les PP. Camelin de La Motte et Bernard, p. 106.

[11] Laugier de Tassy, *Histoire du Royaume d'Alger*, p. 262. Notons que, d'après Jurien de la Gravière, les forces navales d'Alger passent d'entre 1724 à 1732, de 24 unités à 16.

[12] *Voyage pour la rédemption des captifs*, p. 107.

[13] Fau (R.P.), *Voyage*, publié par M. Emerit, R.A., 1940, p. 255.

[14] Shaw, *Voyages*... I, 89.

[15] A.N. Aff.Etr. *Mémoires et documents*, t. 13, Algérie (1754).
Les états des forces maritimes de 1750 à 1754 sont établis avec précision dans AC.C.M. série E-57

[16] A.C.C.M. Série J 1364, Lettre de Lemaire, 9 mars 1750.

[17] Vallière, *Mémoire*... publié L. Chaillou sous le titre « *Alger en 1781*, » Toulon, S.D. p. 40.

[18] Esquer, *Documents inédits sur l'Histoire de l'Algérie*, 2ème série.

[19] Lacoste, « *La marine algérienne sous les Turcs*, » R.M., p. 302.

[20] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, Alger, 1.14 (1790-1827).
En août 1815, un officier anglais dénombrait : 4 frégates, 3 gardes corvettes, 1 brick, 10 grandes canonnières, 10 petites, 4 ou 5 polacres sans canon. A.N. Mémoires et Documents (Afrique, 5).

[21] Dan, *Histoire*... p. 279.

[22] Pidon de Saint Olon, *Etat présent de l'Empire du Maroc*, 1964, p. 13.

[23] Braithwaite, *Histoire des Révolutions de l'Empire du Maroc*, p. 445.

[24] A.C.C.M. Série J 1365, mai 1752.

[25] A.C.C.M. Série E/67, Lettre adressée de Cadix par un certain Clémanceau « qui a passé un mois à Salé » 8 mai 1758.

[26] A.N.Aff.Etr. B 111-10, f° 108-109, Lettre de M. Le Comte de Vergenne, 1er août 1774 au conseil du Roi.

[27] A.C.C.M. Série B/88, Lettre du 3 mai 1793.

[28] A.N. Marine B7/49 (1692).

[29] Dan, op. cit p. 279.

[30] Détails dans Revue Tunisienne, 1977.

[31] Dan op. cit. p. 255.

[32] *Etat du Royaume de Barbarie*, p. 106.

[33] D'après Aymard (Braudel, *Mélanges*... I, 50, citant Jurien de la Gravière) vers 1550, les galères vénitiennes mesuraient près de 42m de long, un peu plus de 5m de large et 1,725 de haut. Vers 1691, à Marseille, ces bâtiments mesuraient 46,777m de long et 5,847 de large et 2,328 de creux.

[34] A.N.Aff.Etr. Lettre à Colbert, 14 novembre 1662.

[35] A.N.Aff.Etr. Lettre au même ministre, 5 décembre 1662.

[36] A.N.Aff.Etr. B 1-115, Lettre du 4 novembre 1667.

[37] A.N.Aff.Etr. B III-305, Année 1775.

[38] La course, *L'esclavage*... p. 20.

[39] Bouchet, « *Le chébec*, » Revue Neptunia, 4/1946.

[40] Appelés arbres dans le langage des marins.

[41] Le tonneau : unité internationale de volume pour le jaugeage des navires, équivalent de cent pieds cubes britanniques, soit 2,83 m3.

[42] Revue Neptunia, n° 117/1975.

[43] Jal, Glossaire, I, 342-343.

[44] En espagnol : saetya; en italien : seattia.

[45] Les Algériens ne semblent pas avoir acquis le galion sinon comme bâtiment de prestige. Hasan ibn Khayr ad-Din en avait un de soixante canons (Tenenti A., *La Marine Vénitienne avant Lépante*, Paris 1962, p. 48)

[46] Ile sous domination portugaise, à l'ouest du Maroc, 740 km2.

[47] Arvieux, *Mémoires*, V, p. 264 ; Fau, *Voyage*, R.A., 1940, p. 255.

[48] A.N. Collection Saint Priest, *Correspondance secondaire*, Registre 127 - Barbarie et Alger.
Il faut rappeler qu'en Europe, au XVIème siècle, les vaisseaux royaux ne constituaient qu'un élément des flottes réunies pour le combat. « Seule Venise et l'Empire ottoman disposaient d'une flotte marine de guerre » (Lapeyre, *Les Monarchies européennes du XVIème siècle*, p. 325).

[49] *Histoire d'Alger*, p. 261.

[50] Le Roy, *Etat du Gouvernement du Royaume d'Alger*, p. 99.

[51] A.C.C.M. Série J 1363, Lettre du P.Thomas, consul à Alger, 28 septembre 1743.

[52] Fau, *Voyage*, R.A., 1940, p. 255.

[53] *Histoire*... p. 262.

[54] Morgan, *Histoire des Etats barbaresques*, II, pp. 107-108.

[55] L'Espagne, avant Philippe II tout au moins, s'était contentée d'une rudimentaire marine royale. Les Rois avaient peu investi dans la construction navale. « Ils ont recouru, écrit H. Lapeyre, Philippe II lui-même, au système traditionnel de l'asiento y embargo. L'Etat concluait des contrats avec des particuliers pour la location de navires, se chargeait de leur entretien et procédait à des réquisitions. » (Op. cit. p. 325)

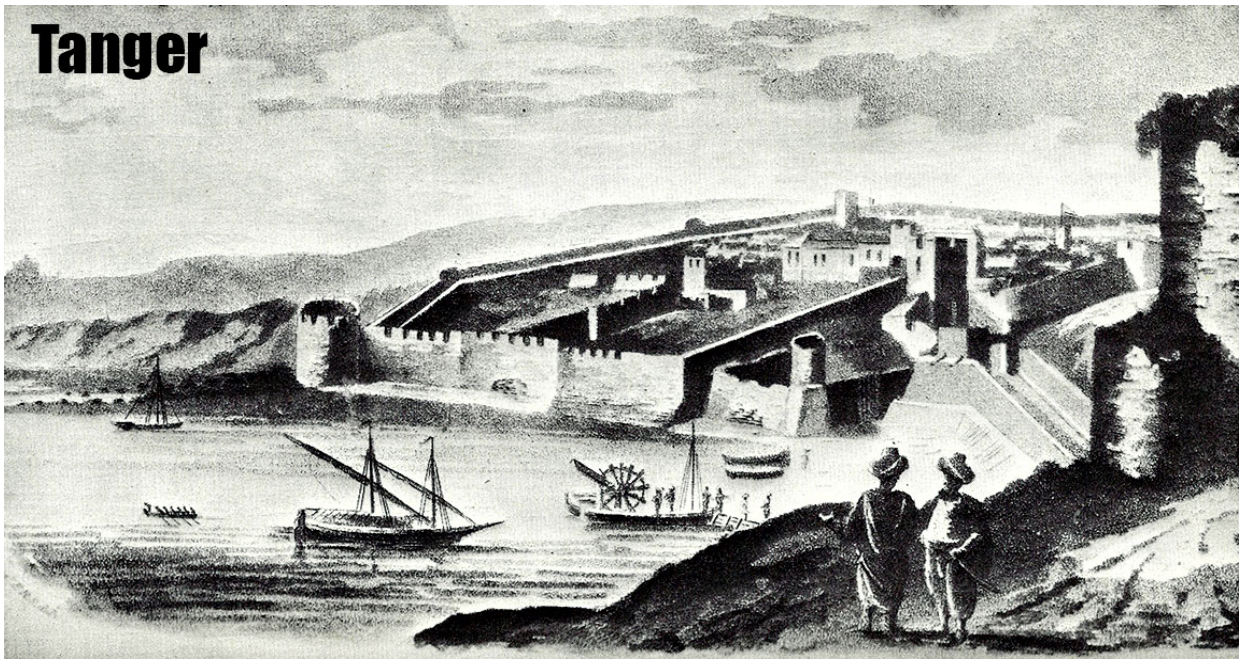
[56] Rozet, *Voyages*, III, p. 379.

[57] Modica, « *Dattali* , » B.S.G.A., 1914, p. 81.

[58] De Kercy, *Mémoires sur Alger*, 1791, édit. Esquer, 1927.

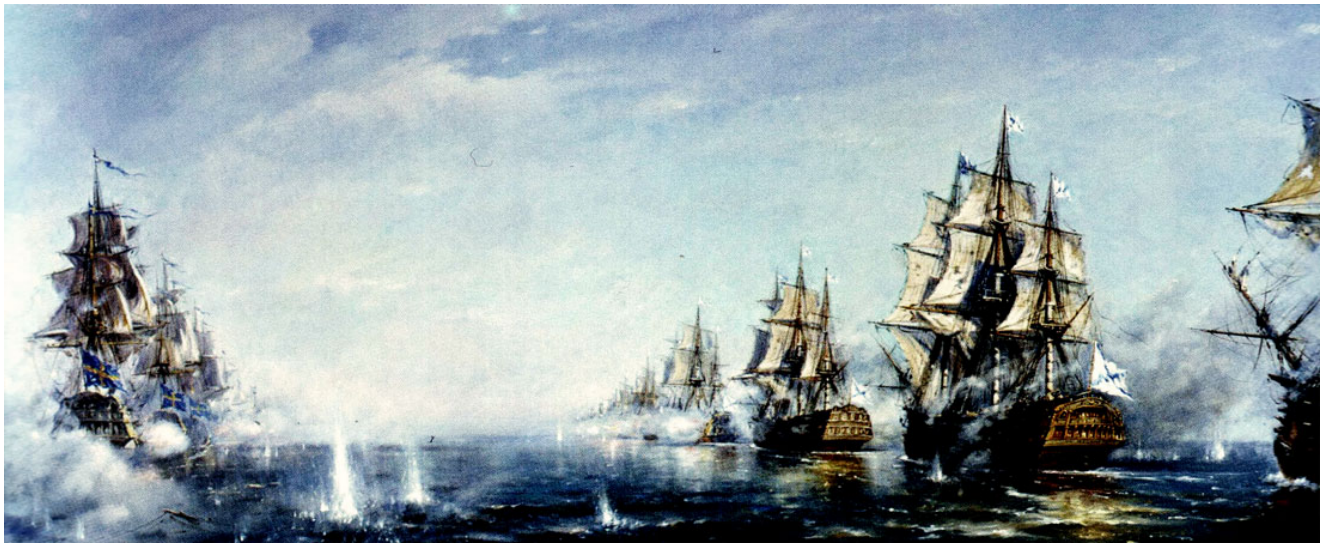
Différent types de Vaisseaux

BACK NEXT



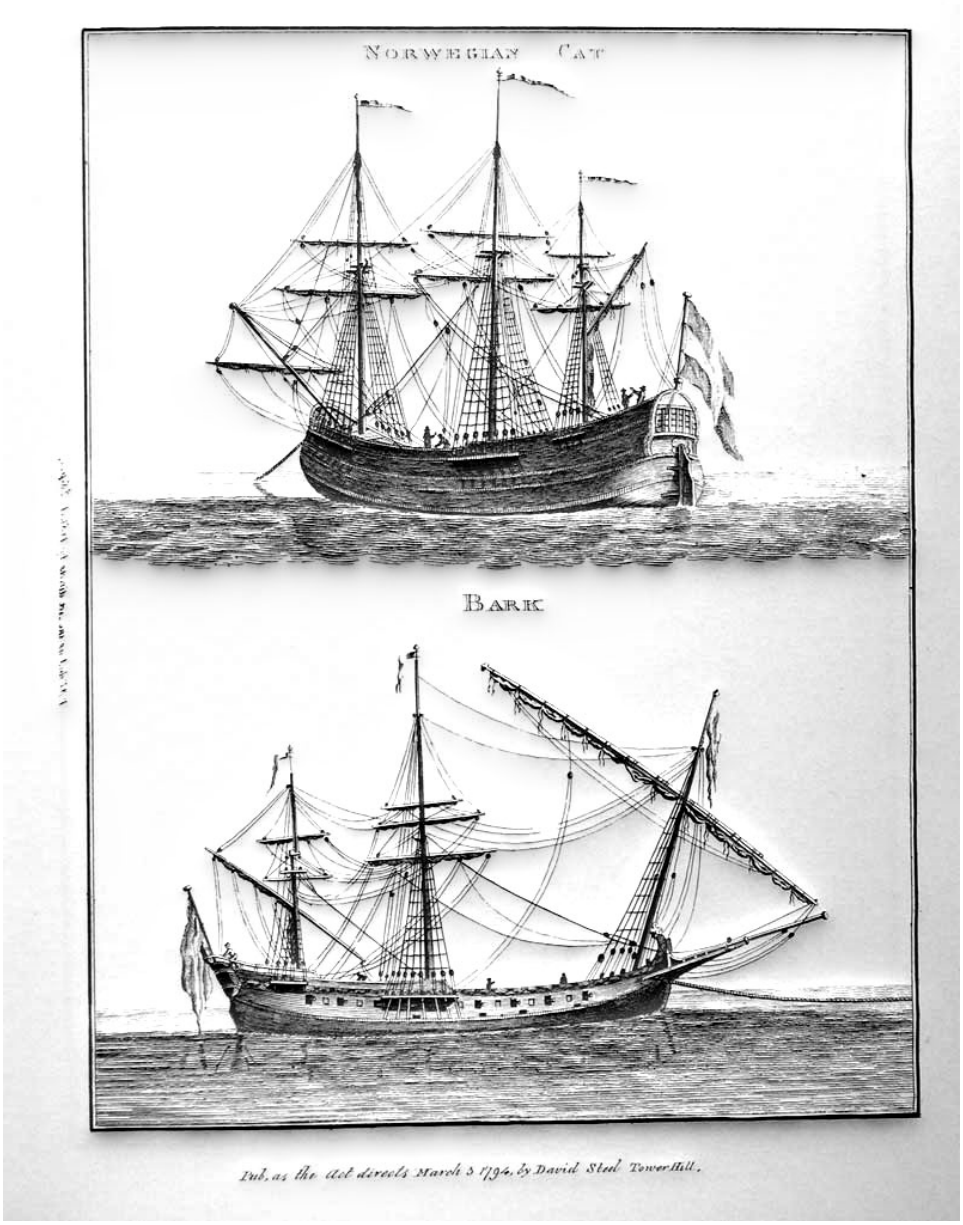
Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

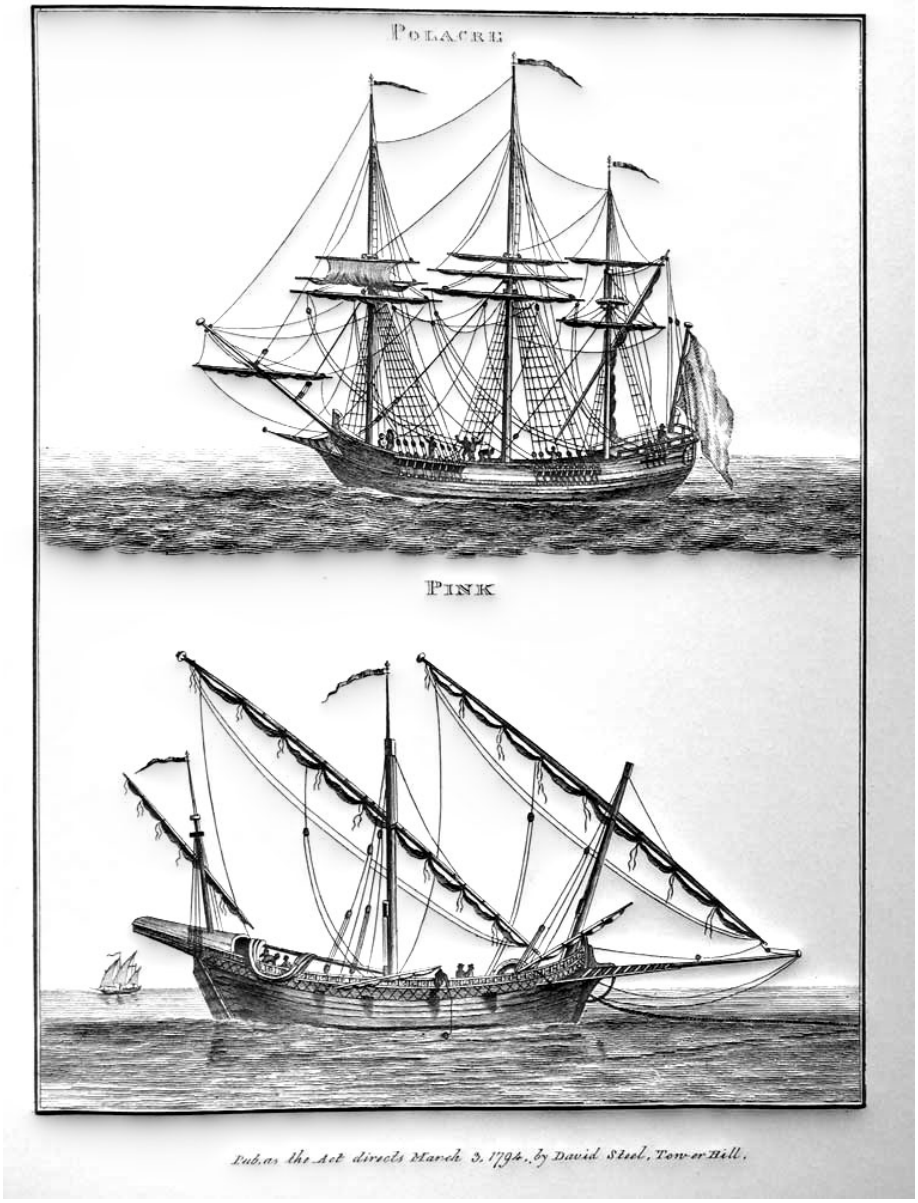
al futuhat

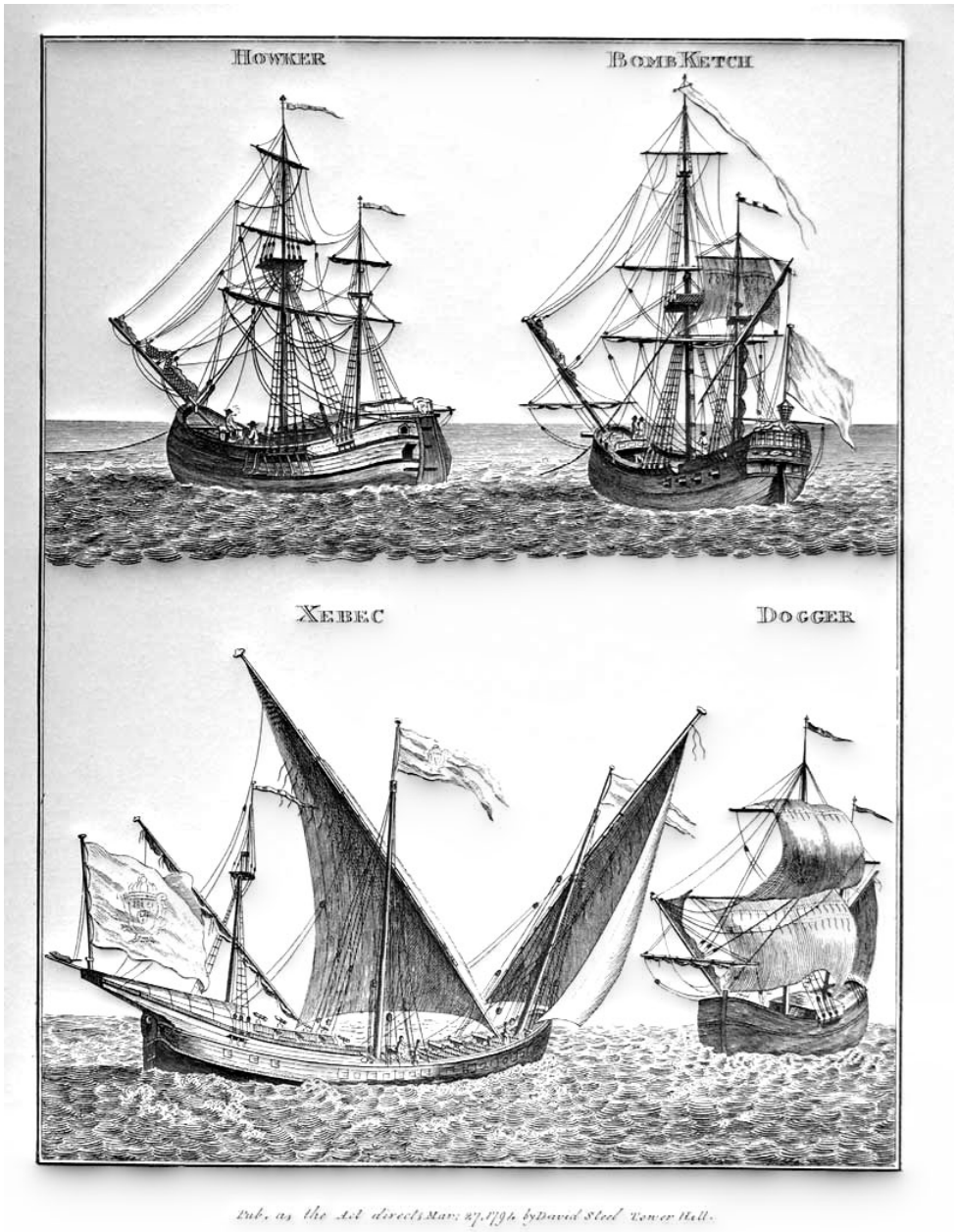


Al-Moujahidine Bahri

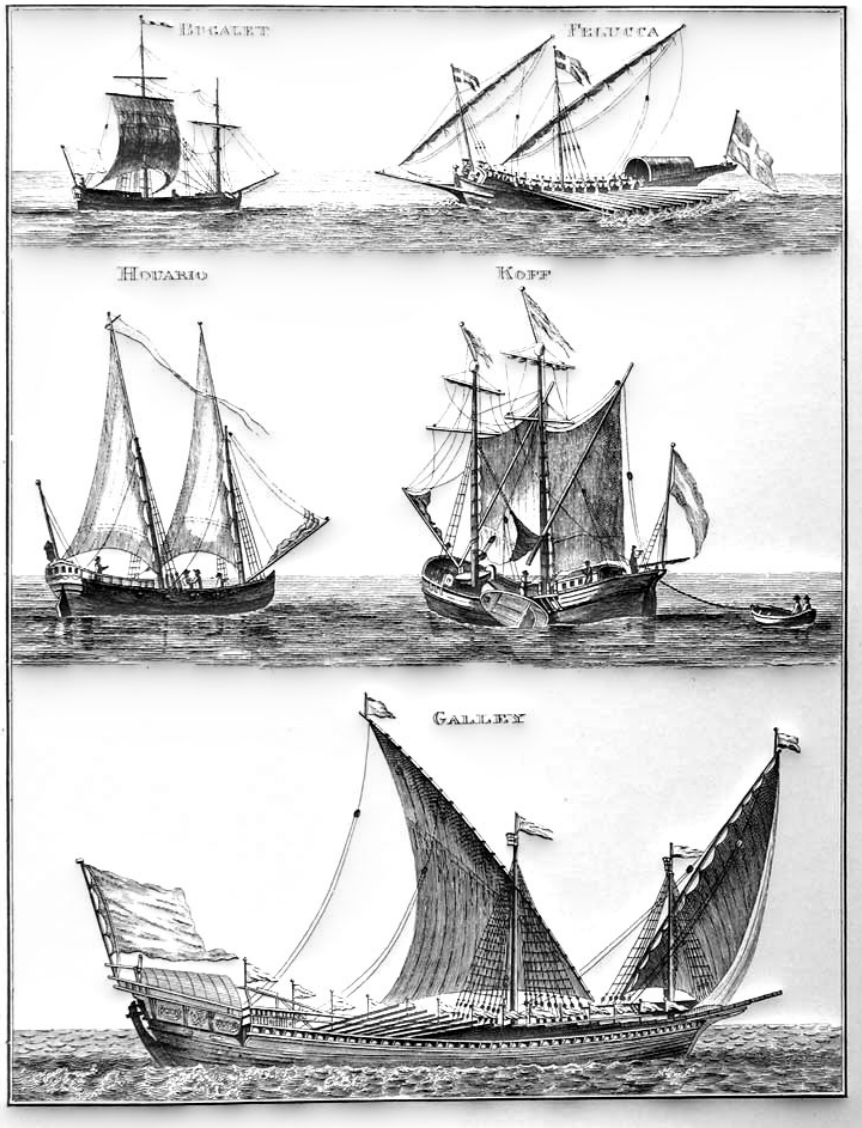
Différent types de Vaisseaux


NORWEGIAN CAT
BARK
Pub. as the Act directs March 5 1794. by David Steel Tower Hill.

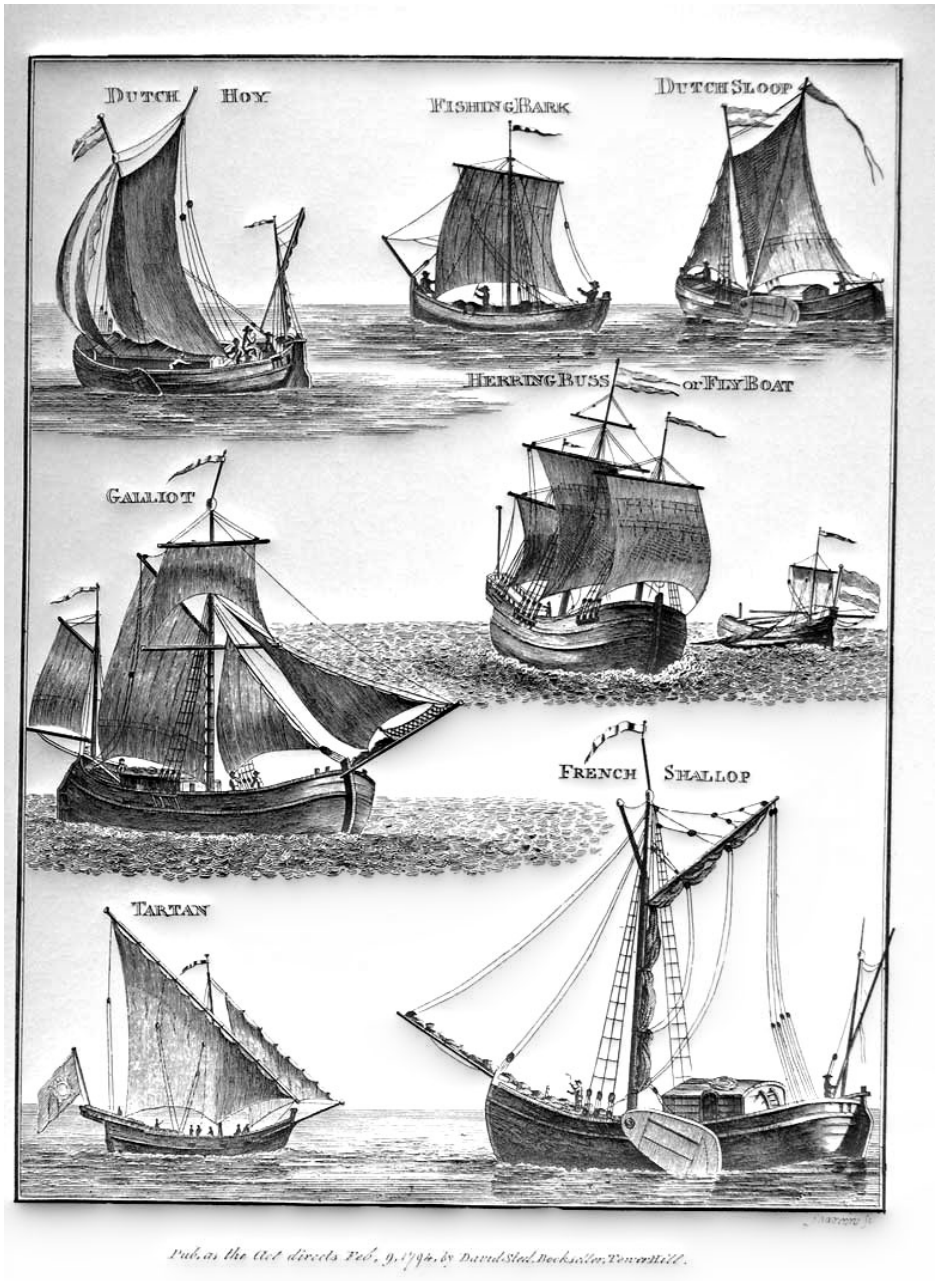

POLACRE
PINK
Pub.d as the Act directs March 3. 1794. by David Steel, Tower Hill.

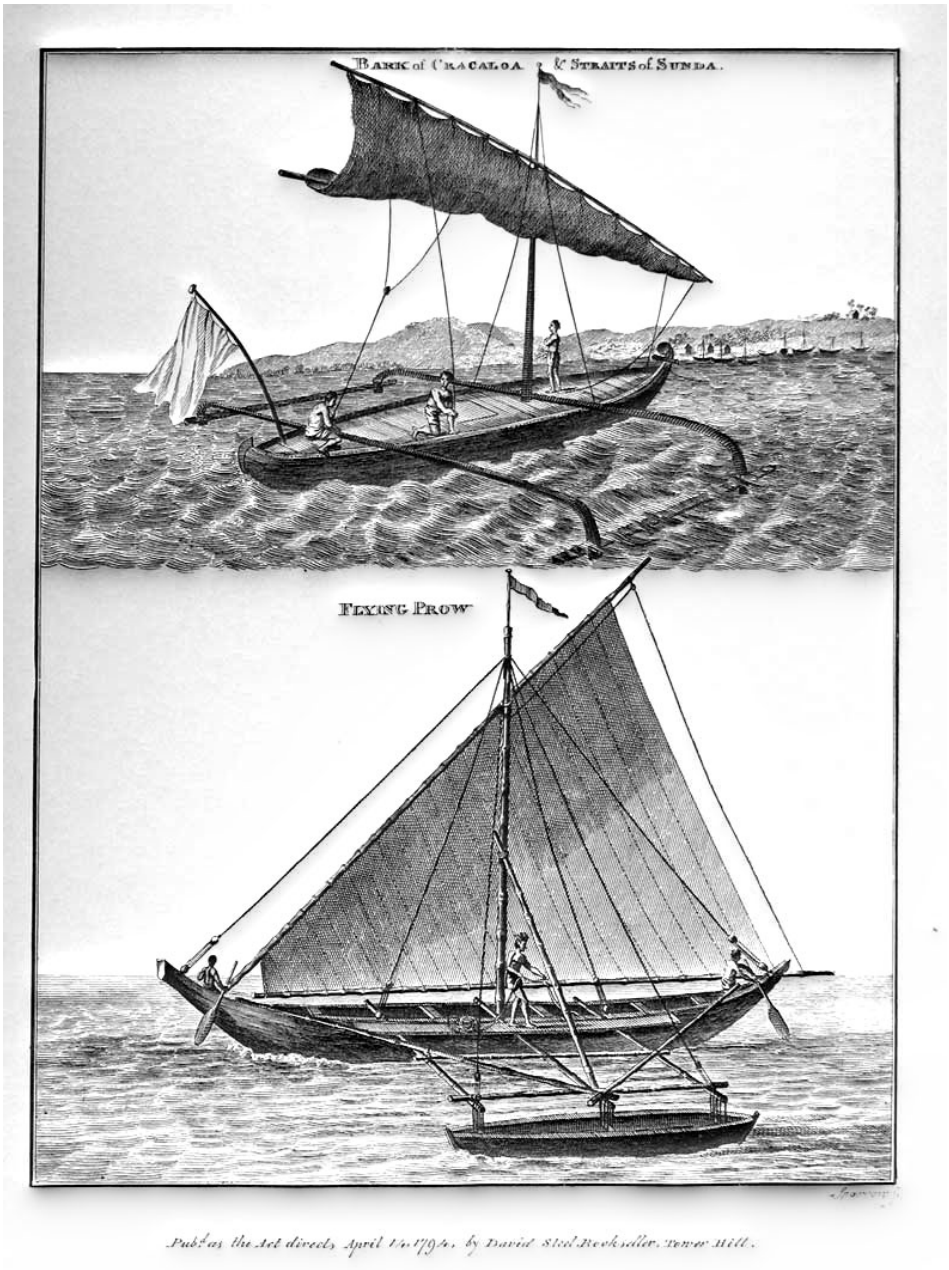


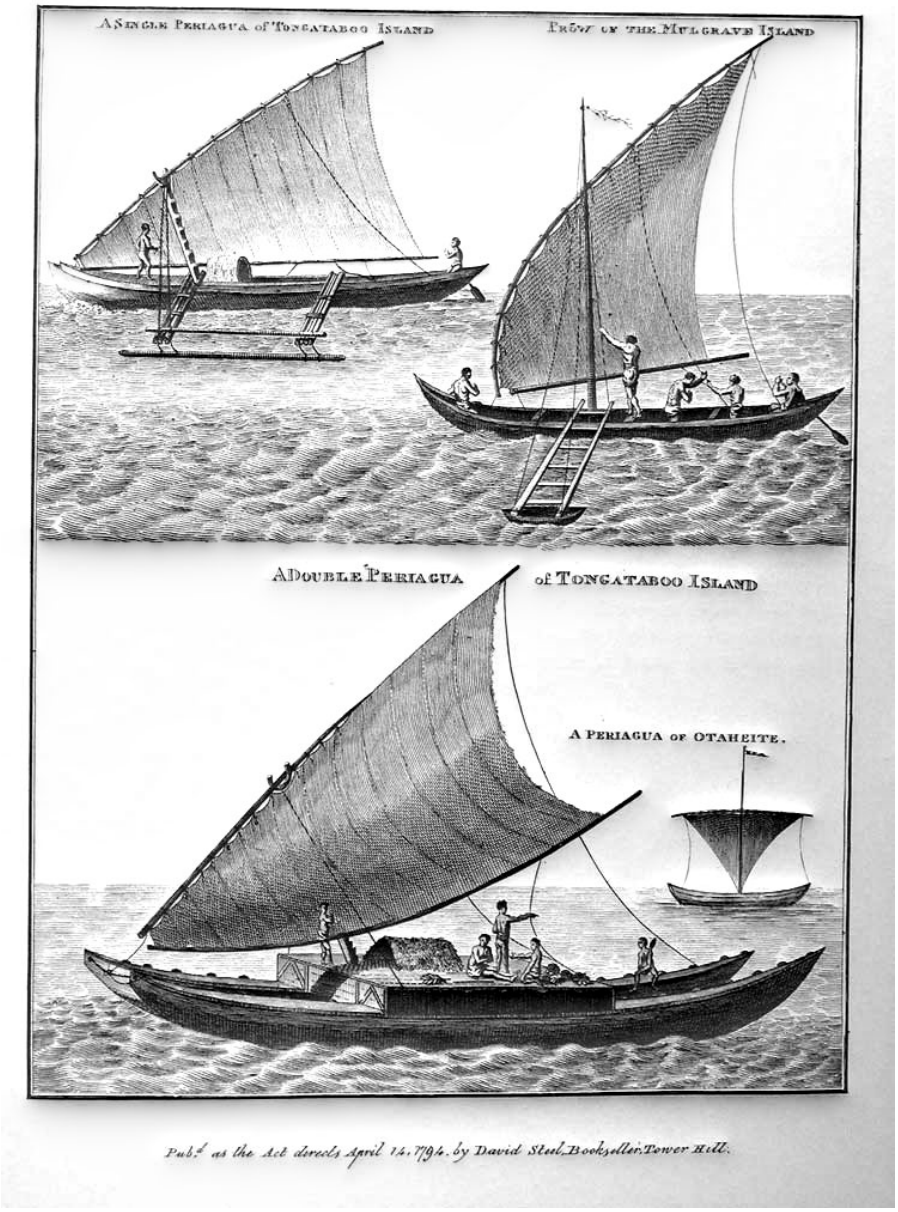
Pub. as the Act directs May 17. 1794. by David Steel Tower Hill.

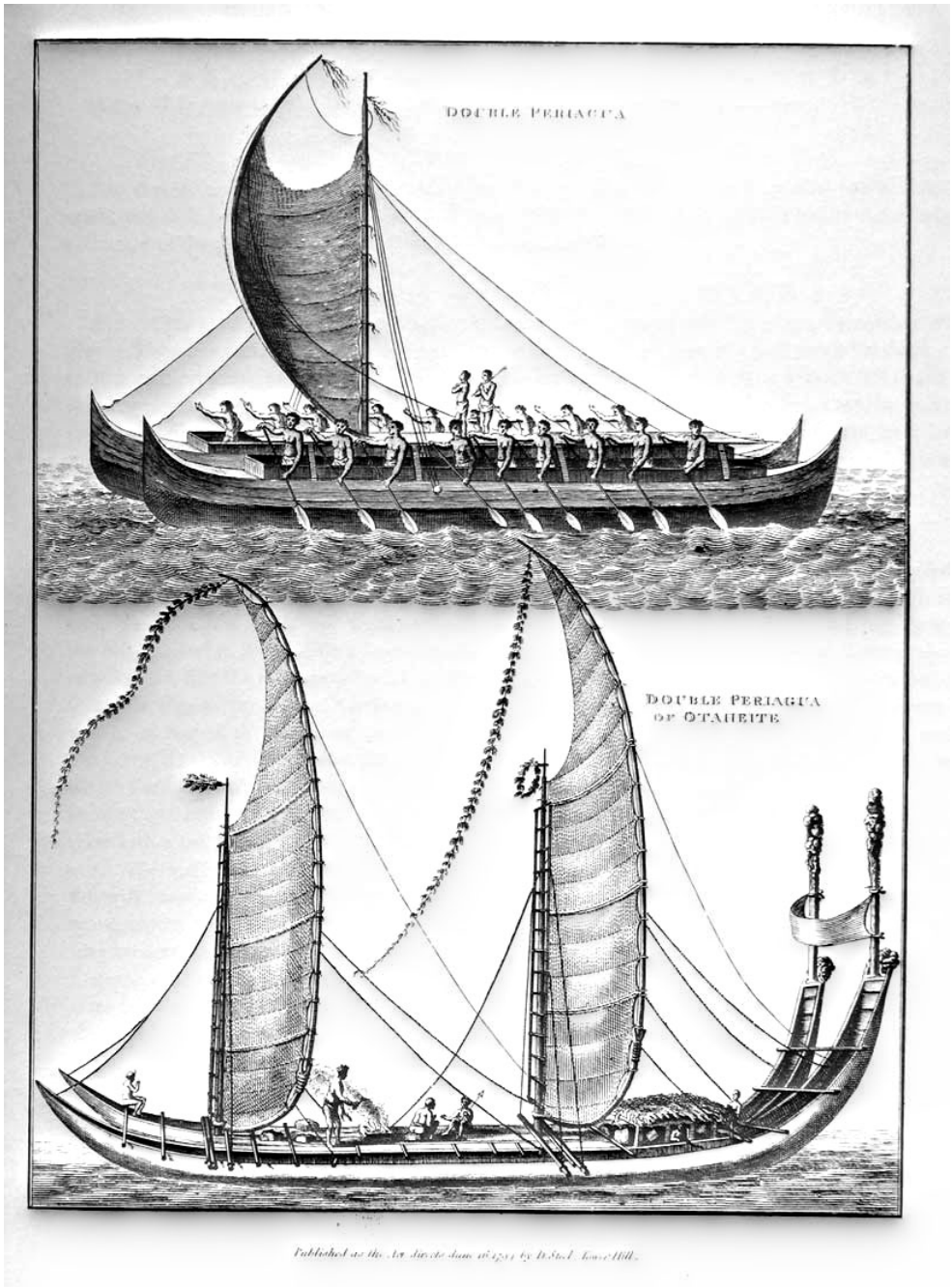


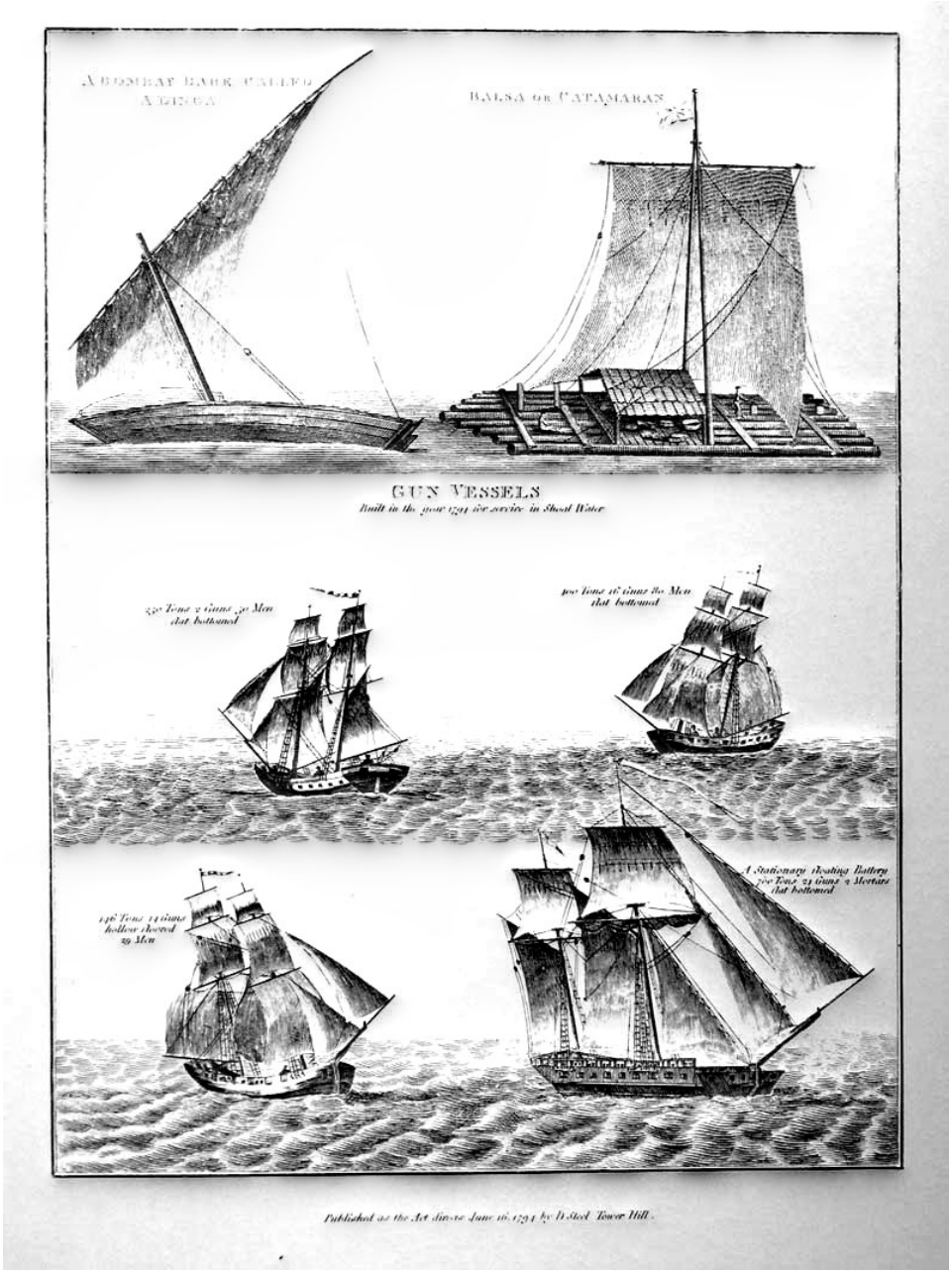
Pub, as the Act directs March 27 1794. by David Steel, Bookseller Tower Hill

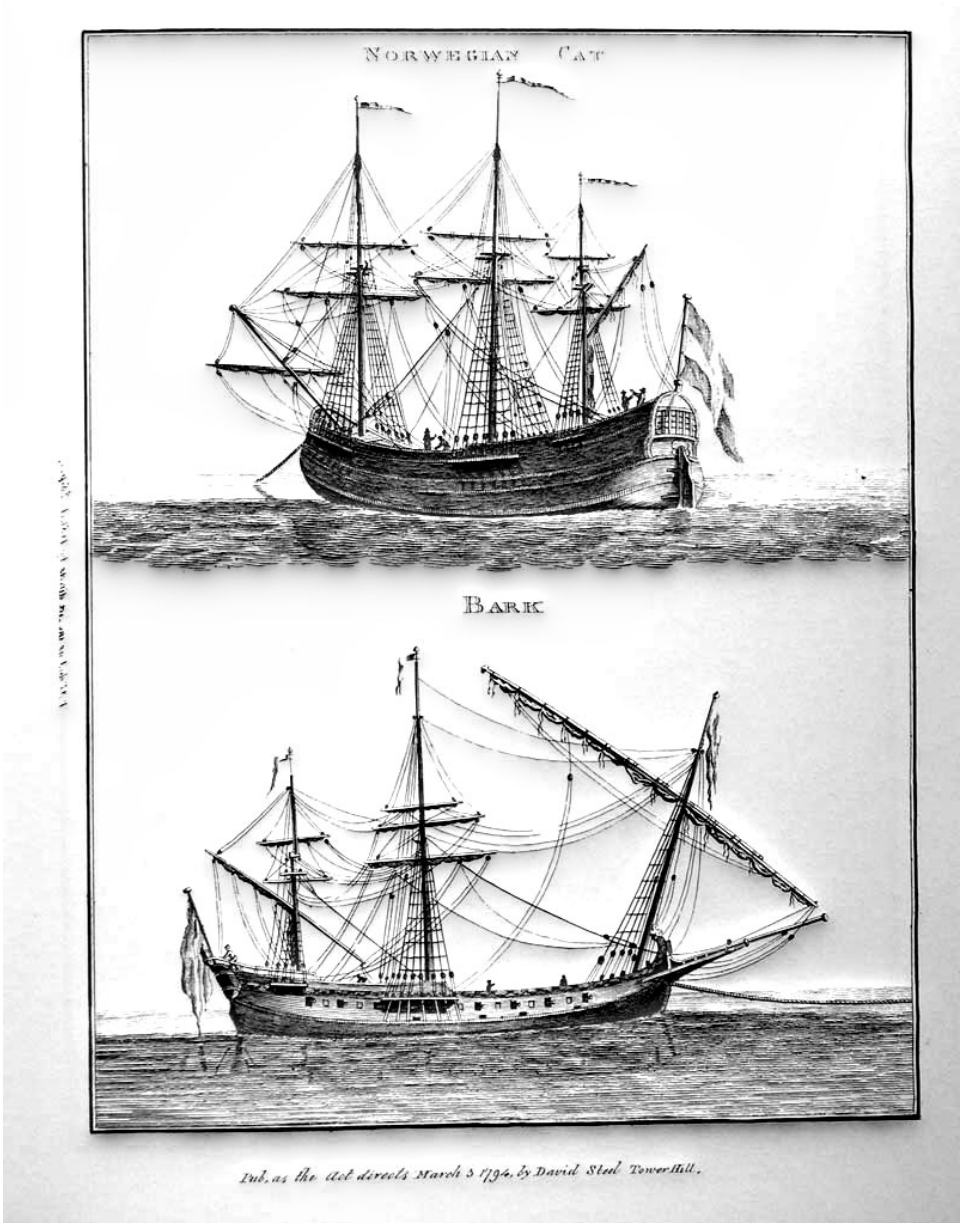

DUTCH HOY
FISHING BARK
DUTCH SLOOP
HERRING BUSS
or FLY BOAT
GALLIOT
FRENCH SHALLOP
TARTAN
Pub.as the Act directs Feb.y 9.1794. by David Steel Bookseller Tower Hill.


BARK of CRACALOA & STRAITS of SUNDA.
FLYING PROW
Pub.d as the Act directs April 14. 1794. by David Steel Bookseller. Tower Hill.


A Single Periagua of Tongataboo Island
Prow of the Mulgrave Island
A Double Periagua of Tongataboo Island
A Periagua of Otaheite.
Publd as the Act directs April 14. 1794. by David Steel Bookseller Tower Hill.


DOUBLE PERIAGUA
DOUBLE PERIAGUA
OF OTAHEITE


A BOMBAY BARK CALLED
A LINGA
BALSA OR CATAMARAN
GUN VESSELS
Built in the year 1794 for service in Shoal Water
230 Tons 2 Guns 30 Men
flat bottomed
400 Tons 16 Guns 80 Men
flat bottomed
146 Tons 14 Guns
hollow Cleared
29 Men
A Stationary floating Battery
700 Tons 24 Guns 2 Mortars
flat bottomed
Published as the Act directs June 16. 1794 by D. Steel Tower Hill.



BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

Al-Moujahidine Bahri

E - DE L'APPELLATION DES NAVIRES

Les bâtiments algériens avaient-ils, à l'instar des autres, un nom pour les distinguer ? Comment était attribué ce nom ?

On disait du moins au début, chébec du Raïs 'Umar, frégate du Raïs Hadj 'Ali. Donc, le nom du commandant « marquait » le navire. On ajoutait parfois un qualificatif : on disait alors, la polacre noire d'un tel, le brick neuf d'un tel.

L'origine du bâtiment servait également à le distinguer des autres. Telle frégate s'appelait « al-amrîkiyya » (l'américaine) parce qu'elle fut offerte par les Etats-Unis. Telle autre se nommait « al-burtughâsia » (la portugaise) car elle fut prise aux Portugais.

Cependant, au XVIème, la flotte grandit, les prises furent nombreuses et l'origine souvent problématique. Aux noms islamiques « la victoire de l'Islam, » « l'Objet de la providence divine, » « la Clef du Jihad, » on ajoutait d'autres, d'après les figures que portaient les poupes : un rosier, une perle, un citronnier, un tournesol, deux cyprès, sept étoiles, deux antilopes... D'après Turbet-Delof, les Européens donnèrent aux navires de la Régence, le nom de ces représentations. Ainsi, on avait « Le Lion Blanc, » « La Rose d'Or, » « les Grandes Gazelles, » « le Croissant, » « le Citronnier Doré[1] » et autant de noms qu'il y avait de dessins ou d'images sur l'arrière du bateau.

Au XVIIème siècle, les appellations étaient très diverses. Un tableau dressé en 1662 nous donne :

* Le navire amiral « le pot à fleurs » 36 pièces (de canons),

* « Le Dragon à sept têtes, » 36 pièces,

* « Le Poivrier, » 36 pièces,

* « Le Neptune, » 36 pièces,

* « La Fontaine, » 34 pièces,

* « Le Griffon, » 36 pièces,

* « Le Dragon Vert, » 36 pièces,

* « Le Soleil (commandé par un renégat) , » 34 pièces.

* « Le Cheval Blanc, » 34 pièces.

* « Les Sept Etoiles, » 34 pièces,

* « Le Croissant, » 32 pièces,

* « L'Arbre aux Lions, » 20 pièces,

* « Le Roi Louis" (pris aux Français), » 26 pièces,

* « Le Charité" (pris aux Hollandais) , » 26 pièces,

* « Le Perroquet (brûlé par les Anglais), » 6 à 7 pièces,

* « L'Olivier (construit depuis peu à Alger), » 36 pièces[2].

Un état dressé par le Consul Piolle nous donne d'autres noms :

* « La Rose d'Or, » deux ponts, amiral 'Ali Raïs, 70 pièces, 20 pierriers ;

* « Sept Etoiles, » 'Ali Raïs Balou (flamand), 30 pièces, 10 pierriers ;

* « Lion d'Or, » Agibit Allah Raïs, 32 pièces et 10 pierriers de fonte.

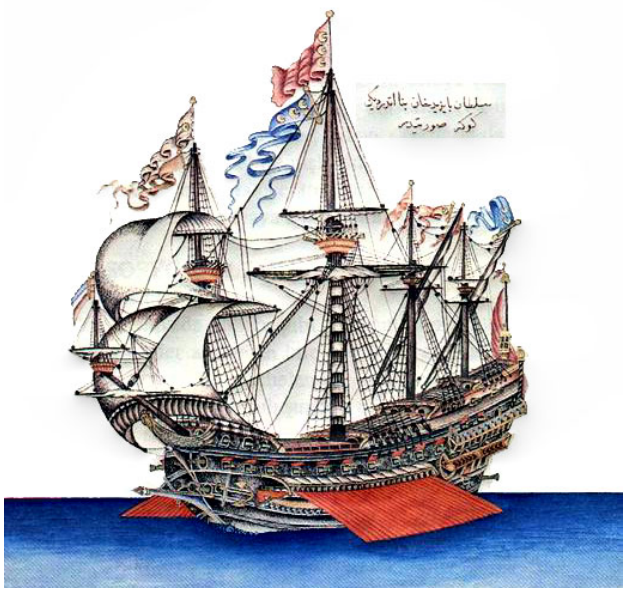
* « Le Cheval Blanc » mentionné en 1686 appartenait au Pacha[3].

Parmi les navires célèbres de ce siècle, « Le Soleil » passait pour le meilleur bâtiment de la marine. Les rapports le qualifiaient « d'orgueil de la flotte algérienne. » C'était une unité de 32 canons, susceptible d'en porter plus et de cent-soixante-dix hommes d'équipage. Il fut capturé en 1687 par le Duc de Mortemart dans des circonstances violant la morale et les traités. « Le Soleil » effectuait une croisière dans l'Atlantique et en Mer du Nord. Se croyant en paix avec les Français, il s'était laissé prendre sans combat « prise qui n'apportait aucune gloire nouvelle au pavillon fleur de Lys car elle s'apparentait plus à un abus de confiance qu'au combat loyal[4]. »

Au XVIIIème, on parlait souvent de la frégate « La Mule » (prise sur les Portugais) et de la corvette « le Macho, » de vingt-deux canons, commandée par Raïs Sulaymân. Elle fut achetée, le 25 juillet 1749, par un armateur d'Alger, Sidi Hasan Khaznâdjî « de la chambre du Dey, » à un Anglais « qui l'avait prise ci-devant sur les Espagols[5].

Le navire appartenant à Muhammad Khûja al-Milh (secrétaire au sel) s'appelait « Sardûk al Marsâ » (le coq du port) ; le Raïs Ibn Nafra commandait un bâtiment nommé « Al-Ghûl » (l'Ogre). Dans sa notice sur le Dey al Hadj Bâcha, Az-Zahhâr dit qu'il avait fait construire une corvette connue sous le nom « d'As-Sakrân. »

La marine de guerre et la flotte marchande comprenaient, dans ce premier tiers du XIXème siècle, des navires de tous les types : « la Rachelle » (Raïs Hâdj Sittow), « la Compagnie, » « Al Ahrâm, » « Al-Yûsuf » (Raïs Muhammad Agha), « Al-Mabrûk » (Raïs al-Hâjj Muhammad ibn Sulaymân), « La Caméra » (Raïs Dechman), Al-Masûda » (Raïs Ahmad 'Amûr), « Li Tre Fratelli » (Raïs Ahmad), « Tamira » (Raïs Ahmad Hamîda) et « Il Giossppino » (Raïs Boudjem'aa)[6].



Bianchi qui accompagnait le Comte de la Bretonnière à Alger, en 1829, prétend, dans sa relation, que « pour la première fois, en 1825, les Algériens donnèrent, à l'imitation des Européens, des noms particuliers à leurs navires de guerre. » Ce qui est inexact.

Le tableau dressé par ce visiteur porte des noms arabes, turcs ou persans :

- Frégates :

* « Miftâhi-Djihan » (la clé du monde) 52 canons,

* « Ibn al Ghawwâs » (le fils du Plongeur) 50 canons,

* « Neferi al Iskander » (l'Alexandre) 36 canons,

- Corvettes :

* « Mezaheri Istafié » 36 canons,

* « Fassia » 36 canons,

- Brigs :

18 canons,

* « Nimeti Khouda » (le Don de Dieu)

* « Mudjérès » (le Porteur de Bonnes Nouvelles) 36 canons,

- Goelettes :

24 canons, 16 canons, 14 canons,

* « Fath al Islâm »

* « Dlairan » (le chevreuil)

* « Tongarda »

* « Thuraya » (la Pléiade)

* « Chahini derya » (le Faucon de mer)

- Polacre :

20 canons,

* « Zaghâr » (le lévrier)

- Chébec :

20 canons.

* « Mayûrqa » (Majorque)

F - PAVILLONS D'ALGER

La Régence d'Alger, comme toutes les nations de l'époque, disposait d'un grand nombre de pavillons et étendards à l'intérieur du pays et en mer, sur ses navires.

Un drapeau, rouge uni, était porté par un grand mât, surmonté d'une boule de cuivre, fixé sur le belvédère du Dey. Le jour des fêtes, tandis que le pavillon rouge flottait sur les autres ports, on hissait à la Qasba un grand étendard vert tout brodé d'or.

Un ancien ouvrage d'un auteur anonyme, édité à la Haye, chez Van Den Kieboom, en 1737, sous le titre : « *La connaissance des pavillons et bannières que la plupart des nations arborent en mer*, » consacre les dix dernières planches de modèles d'emblèmes aux drapeaux de l'empire ottoman, des régences du Maghreb, particulièrement ceux d'Alger.

En 1701, le pavillon algérien était encore blanc et pointu par le bout, d'où la confusion avec ceux des autres nations. La France en demanda une modification, mais en vain. Quand il flottait sur les navires, le pavillon était souvent orné d'étoiles ou de croissants dont le nombre et l'arrangement variaient au gré du Raïs.

G - NAVIGATION EN ESCADRE

Quand plusieurs unités sortaient combattre aux côtés du Sultan ou aller en course, il leur fallait tout un système précis de navigation pour communiquer, exécuter les ordres de se rassembler ou de se disperser, d'avancer ou de reculer, de faire feu ou de cesser le combat.

En juillet 1559, quatorze corsaires chassaient près de Niebla, en Andalousie ; deux ans plus tard, ils étaient quatorze encore près de Santi Pétri, au large de Séville. En août 1563, neuf navires algériens apparaissaient entre Gênes et Savone, en septembre, ils étaient treize sur la côte corse, la même année, trente-deux menaçaient la côte de Calabre. En mai 1564, l'escadre forte de quarante-deux voiles surgit devant l'Ile d'Elbe, pendant qu'une autre de quarante longeait le littoral du Languedoc[7].

La navigation par petits groupes était recommandée, « les quatre grosses galiotes du Dey, écrit le consul Durand, viennent d'être mises en mer... croisent apparemment cet été...Il y a cinq vaisseaux de compagnie dehors qui ont déjà apporté ici un vaisseau vénitien appelé La Indivissa... Trois autres sortiront dans huit jours, trois autres huit jours après, le Dey leur ordonnant d'aller ainsi par escadre[8] ». Jusqu'au dernier jour de son existence, la marine dépêchait des formations en Orient ou dans le détroit de Gibraltar. Dans de telles circonstances, les marins disposaient d'un matériel approprié et d'une tactique rudimentaire certes, mais dont l'efficacité fut maintes fois prouvée.

Ils utilisaient un livre dit des signaux. A l'aide de pavillons anglais, américains, danois, génois, français ou espagnols, nos marins se communiquaient les renseignements et les instructions concernant les côtes ennemies, les navires rencontrés, les manœuvres à effectuer, l'ordre d'attaque ou de repli, la visite des bâtiments étrangers ou la demande de secours.

On les utilisait, également, pour mettre en panne ou pour mettre le cap sur la côte.

On distinguait des signaux de nuit, exécutés à l'aide de fanaux. Un des bâtiments qui captura d'Aranda avait « une lanterne à la poupe pour donner le signal à ses compagnons[9]. » Et les signaux de jour s'effectuaient avec des pavillons et des flammes. Chébecs, frégates, goélettes, bricks avaient leur propre système. En mer, quand l'emblème d'un saint d'Alger était hissé au grand mât, tous les bâtiments de la Régence devaient se diriger vers lui.

Voici un exemple de signaux lors d'une rencontre avec un corsaire anglais :

« Si, en pleine mer, un navire de guerre anglais nous donne la chasse, le drapeau algérien de poupe sera hissé au grand mât avec le pavillon anglais et deux coups de canon, sans boulet, seront tirés sous le vent. Si, de leur côté, les mécréants hissent le drapeau de poupe (algérien) avec leur pavillon au grand mât et tirent deux coups de canons sans boulet sous le vent, le navire rencontré est anglais. Ensuite, il sera tiré de notre côté un coup de canon sans boulet ; s'il est également tiré un coup de canon sans boulet du côté des mécréants, il est anglais. Si pendant la nuit, nous donnons la chasse aux mécréants ou que ceux-ci nous donnent la chasse, un fanal sera hissé au grand mât et un coup de canon sans boulet sera tiré. Ne négligez pas ces prescriptions[10]. »

[1] Turbet-Delof, « *Noms de navires algériens au XVIIème siècle*, » Revue Internationale d'Onomastique, 3/1970, pp. 213-219.

[2] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 13 (Malte), 1532-1754.
Mémoires et états des navires qui se trouvent à Alger au mois d'avril 1662.

[3] A.C.C.M. Série J 1332, Lettre du 23 mai 1686.

[4] Boyer, « *La chiourme turque*, » R.O.M.M. 6/1969.
Un traité de paix signé le 24 septembre 1689 prescrit, article IV : « Les bâtiments français arrêtés dans le port d'Alger contre la bonne foi seront rendus, avec tous leurs agrès, canons; munitions, armes, marchandises, effets et équipages ou la juste valeur suivant la liquidation qui en sera faite par le sieur Mercadier, consul de la nation française, moyennant quoi, l'Empereur de France consentira à la restitution du vaisseau « Le Soleil » et des deux caravelles : « Le Perroquet » et le « Dragon » pris par le vaisseau de Sa Majesté avec leurs agrès, canons, effets et équipages. »

[5] A.C.C.M. Série E/57 : Etats des années 1750-1753, Série J 1365, Etats de 1749.
Lemaire décrit la cérémonie de réception : "L'on a tiré le canon et fait des réjouissances pour cette augmentation des forces maritimes. Ce bâtiment était corsaire espagnol et avait gêné le commerce anglais pendant la guerre parce que c'était un excellent voilier. Les Anglais s'en sont servis pour le même usage. La paix revenue, ils l'ont vendu aux Algériens. »

[6] Bâtiment pris par les Français en 1816. Intéressant dossier aux A.N.AFF.Etr. *Mémoires et Documents*, T. 14, Algérie (1790-1827).

[7] Braudel, *La Méditerranée*... II, pp. 203-204.

[8] Grammont, *Correspondance des Consuls*, pp. 99-100

[9] Aranda, *Relation*, p. 5

[10] Devoulx, Le livre des signaux de la flotte algérienne, p. 13.

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Cinq

LES HOMMES

« Et pourquoi craindrai-je cette eau où j'ai passé toute ma vie ?

Ces vents ont flatté mon berceau

Ces flots ont été ma patrie

Et puisqu'un jour il faut mourir

Un franc marin qui fuit la terre doit rendre le dernier soupir

Dans la vague qui fut sa mère ! »

Edmond Corbière

La diversité des tâches sur un navire exigeait un personnel aussi nombreux que spécialisé. On y trouvait des hommes de tous les âges, de toutes les conditions sociales et de toutes les ethnies : Turcs, Maghrébins, Andalous, Européens convertis et Juifs. Tous furent les acteurs fameux des grands drames de la mer.

Dans ce monde étrange et cosmopolite, le dénominateur commun était l'amour de l'aventure, les dispositions aux longues croisières, l'expérience de la navigation au large, de nuit et de jour. Ils étaient tous bien rompus au « matelotage. »

Navigateurs virtuoses, ces marins étaient nés pour les coups durs. Leur vraie patrie était le navire, seul univers où l'on pouvait évoluer à sa guise, réussir sa vie, forcer le destin et concrétiser

ses rêves. « Là lut son berceau ! Là sa tombe[1] ! »

Dès l'enfance, ces gens de mer s'étaient familiarisés avec le perfide élément et s'étaient habitués aux risques du métier. Une fois à terre, ils se sentaient dépaysés, car ils s'étaient fait des flots une seconde nature.

Sans cesse mis à l'épreuve, ils furent durement façonnés par l'implacable combat et par la gravité des situations. Rien ne peut mieux décrire le marin d'Alger que ces lignes d'un contemporain visiblement du métier : « En mer, il est le maître, rien n'est plus grand et plus fort que lui, son navire, il l'a fait ; l'immensité, il la parcourt et en sillonne, à son gré, la superficie. Le vent de mer, ameute-t-il contre lui ses bouffées et ses lames ? Il mesure de sang-froid la somme de résistance qu'il faut lui offrir et ne cédera que pouce à pouce. »

L'homme trop prudent ou hanté par des craintes et des appréhensions ne pouvait, en aucun cas, faire partie de ce monde mouvementé, encore moins diriger des batailles ou porter de la vie et de la fortune d'un équipage.

Chroniqueurs et historiens de bonne foi furent en grande partie, unanimes sur les qualités maîtresses de nos marins. Ils furent frappés par « la hardiesse et l'audace » de ces gens qui manquaient à bien des navigateurs de l'époque. Un des premiers observateurs de la marine algérienne fut Haëdo. « Les Algériens, dit-il, travaillent toute l'année aux œuvres de la navigation que ce soit en mobilisant leur escadres ou leurs unités ou bien en les entretenant en parfait état de navigabilité. »

Alors que Kersaint voyait dans les marins d'Alger : « Des équipages bien ameutés, bien disciplinés [...] jour et nuit attentifs et en état d'alerte, toujours en exercice, » il trouvait les marins français de « simple milice de la mer, habitués aux trajets d'aller et venir à nos colonies en escadre [...] portés naturellement à la mollesse et à l'oisiveté[2]. »

C'est sur le terrain que l'on jugera. En 1671, des expéditions furent décidées en France contre les Salétins. On confia les missions à Chateau Renautl puis au Comte d'Estrées avec, pour ordre de se rendre à Salé et y incendier les vaisseaux qui s'y trouveraient. Le résultat ayant été négatif, d'Alméria fut dépêché à Porto Farina, avec douze bâtiments, un magasin flottant, trois brûlots, et deux tartanes « pour détruire les Salétins réfugiés dans ce port. » L'Amiral Tourville faisait partie de la croisière. Il commandait « Le Duc » de quarante-deux canons et deux cent cinquante matelots. Poussé par les vents, le voici devant Sousse.

« Je pris, écrit-il[3], la résolution de les [Salétins] surprendre pour les brûler, la nuit, avec deux chaloupes. Je m'embarquais vers 10 heures du soir, dedans une, et après avoir recommandé mon navire à tous mes officiers [...] je m'en allai dans le port dont l'entrée est assez difficile. Je fis nager tant que je pus, droit aux bâtiments et abordai une polacre où il y avait seize pierriers, trente Turcs et deux pièces de canon ; et après m'en être rendu maître et fait abandonner les Turcs, je fis mettre le feu sous le gaillard de la poupe [...] il se rencontra, par malheur, que la polacre était abordée d'un navire de guerre d'Alger qui avait combattu contre les galères de Malte, où il y avait cent Turcs dedans, et après avoir vu le feu bien allumé et avoir débordé de la polacre, tous les turcs du vaisseau se sont jetées dedans pour l'éteindre. Sans ce secours, il aurait eu quatorze bâtiments de brûlés[4] ! »

Le regret de Tourville est un hommage rendu à ces intrépides matelots, « troupes aguerries par les courses de mer et par les occasions fréquentes de sanglants combats[5]. »

Ce monde qui naviguait toujours se divisait en quatre groupes : les Raïs, l'Etat-major, les matelots et marins et la compagnie d'abordage.

A - LES RAÏS

« *Ils firent trembler tout ce qui bougeait sur les flots !* »

Comment étaient-ils physiquement ? Les plumes européennes aimaient bien en tracer le portrait, peut-être pour mieux effrayer l'opinion occidentale et rendre, en même temps, ces hommes plus détestables outre Méditerranée.

« Grands et forts, des colosses... d'une corpulence supérieure à l'ordinaire... tout rasés, fors la moustache... armés jusqu'aux dents... avec au moins deux coutelas à la ceinture ... les manches retroussées sur les bras, et quels bras ! Les yeux rouges furieux à l'abordage... Une force de la nature contre laquelle il est inutile de se mesurer. »

Ce n'est pas tout ! Les rais firent couler beaucoup d'encre. Pas un aspect de leur vie ou de leur métier n'échappa aux consuls, aux chroniqueurs et aux captifs.

1 - Les origines

Venus d'horizons divers, les Raïs formaient, à Alger, une société cosmopolite, mais solidaire par formation et par intérêt. On y trouvait des Turcs d'origine, des sujets ottomans[6], des Coulouglis, des Andalous, des autochtones mais la grande majorité était constituée de nouveaux convertis, appelés renégats par les auteurs européens.

Au XVIème siècle, la puissance ottomane s'affirma en Méditerranée. Les Régences du Maghreb devinrent alors un vaste réceptacle de sujets européens, mécontents de leur sort et de leur souverain. Ils n'avaient chez eux aucune possibilité d'améliorer une situation à la mesure de leur capacité et de leur ambition. Ils avaient fui en terre maghrébine dès le début. Les Corses vinrent par milliers. Ils avaient préféré quitter leur île, plutôt que d'accepter la domination génoise[7]. L'attrait de la liberté et les possibilités d'une réussite rapide firent d'Alger un pôle d'attraction universel. Les marins y affluaient particulièrement. La majorité était des Français, des Anglais, des Flamands, des Ecossais, des Irlandais, des Danois, des Hongrois, des Slaves, des Espagnols... Mettant en garde Colbert contre l'attraction d'Alger, le commissaire Trubert lui dit, dans sa lettre du 17 août 1667 : « Recommandez aux capitaines de ne laisser descendre

personne à terre, ici, les Provençaux y prennent aussi facilement le turban qu'un bonnet de nuit[8]. »

2- Le nombre

La présence trop voyante d'Européens ayant choisi Alger scandalisait la chrétienté. Nicolay affirme que tous les Turcs d'Alger, en 1550, étaient d'anciens chrétiens[9]. Ils formaient déjà la majorité des hommes de guerre et de marine. Un rapport espagnol affirmait, en 1569, qu'il y avait ici, plus de six mille corses. Parlant des étrangers, Haëdo disait qu'ils formaient plus de la moitié des habitants de la ville. d'Aranda avait recensé, en 1641, plus de trois mille français à Alger seulement[10]. Le Père Dan, particulièrement affecté par la présence et l'activité de ces « Turcs de profession » en dénombra huit mille en 1632, dont deux cents femmes. La majorité de ces dernières étaient russes[11]. En 1667, le « Tableau de piété envers les captifs » comptait quinze mille « reniés » dans Alger et Tunis[12].

La marine d'Alger les attira tout particulièrement : En 1558, alors que le Pacha était un hongrois, sur les trente-trois Raïs d'Alger, dix-neuf étaient des convertis et deux en étaient des fils. Les deux tiers des galiotes étaient commandées par ces anciens chrétiens au grand désespoir de l'Europe.

Sur quatre vaisseaux algériens capturés par Beaulieu Persac, en 1620, trois étaient commandés par des convertis. Dans trois autres, enlevés en 1621, sur les quatre-vingt marins arrêtés, quatorze étaient d'anciens chrétiens[13]. A l'époque du Dey Mustapha Pacha (1797-1807) les nouveaux musulmans servaient dans la marine par centaines.

Darghout Raïs

3 - Les raisons d'un choix

On a beaucoup écrit sur les mobiles qui poussaient les chrétiens à choisir Alger, à changer de religion et à servir dans la marine. Etait-ce l'attrait de l'Islam ? La crise de foi de ces immigrés ou l'intérêt personnel ?

a) Le profit matériel : Pour certains, « on prenait le turban pour des raisons politiques ou privées, non religieuses[14]. » On devenait musulman par calcul et non par conviction[15].

« Tous les renégats, affirme le P.Hérault, sont ordinairement attirés à la loi mahométane, non pas par aucun désir qu'ils aient de servir Dieu par un culte qui lui soit plus agréable, ni par raison naturelle [.. .] ni par aucune bonne fin, comme.sont attirés les Turcs au christianisme [...] mais seulement par force ou libertinage ou par la tolérance de toute sorte de vices[...] ou pour vivre plus grassement ou pour être mariés plus commodément [...]ou pour se venger de ses ennemis plus facilement[16]. »

b) L'ouverture sur une position sociale rapide et enviable : Quelques-uns, courageux, énergiques et plus chanceux aussi arrivèrent à s'imposer et à s'élever au poste combien envié de Raïs. A la fin du XVIème siècle, on comptait entre autres, un français : Morat Raïs ; un Albanais : Mourad Raïs ; un Génois : Ferer Raïs ; un Espagnol : Morad Patrapello ; un Grec : Morad Raïs le petit ; un Juif : Memet le Sarde ; un Sicilien : Mami Raïs.

D'origine très modeste, ils se trouvèrent en peu de temps, compris dans la classe dirigeante de ce pays.

On a nié les pures intentions des convertis. On a refusé à leur nouvelle religion l'attrait qu'elle avait pu exercer sur eux. On les condamna à être des musulmans pas comme les autres. « Les conversions, écrit Vovard, n'ayant pas un mobile religieux, étaient de superficie. Certains renégats conservaient au fond de leur cœur, leur foi chrétienne[17] ». Faisons remarquer que cet auteur qui n'apporte pas de preuve, ne fut ni leur confesseur, ni le détendeur d'un pouvoir surnaturel lui permettant de lire les convictions intimes des fidèles.

Parlant de 'Uldj 'Alî (Ouchaly), Brantôme affirme que le fameux Raïs « prit le turban pour cacher sa teigne [...] et bien qu'il fit bonne mine de renégat, il ne quitta jamais sa religion ou christianisme[18]. »

D'autre part, si on avait refusé aux nouveaux adeptes de l'Islam le droit de se séparer de leur ancienne religion et celui d'être de bons musulmans, si on a crié que les renégats avaient bel et bien gardé leur foi chrétienne, alors pourquoi les inonder d'invectives. Haëdo les traitait « d'écume de la chrétienté. » D'autres voyaient en eux « des gens sans foi ni loi » ; on les traitait de bêtes féroces, de gens perdus, de milice d'étrangers, de fugitifs de la chrétienté, de gens sans religion[19], d'individus « capables d'horribles choses. »

La haine des convertis fait dire à certains auteurs une chose et son contraire. En voici un exemple ; « Ils [...] exécutent un débarquement, s'avancent dans l'intérieur des terres jusqu'à dix, quinze lieues et davantage, tombent sur les habitants surpris, pillent les populations, enlèvent de nombreux captifs, ravissent des enfants encore à la mamelle et emmènent avec eux un butin riche et varié dont ils chargent leurs bâtiments. Il y a même des renégats ...qui traînent, attachés derrière eux, leur père, leurs frères, ou leurs parents qu'ils vendent ou dont ils font des Musulmans. »

Ainsi, les renégats étaient, à la fois, de mauvais Musulmans et des Musulmans zélés !

c) L'appât du gain : n'était nullement le mobile majeur qui poussait vers l'abjuration. Aucun auteur musulman ne l'avait pensé ou écrit. Les actes de ces convertis excluent tout soupçon ou toute réserve. On ne peut douter de la sincérité, de la bonne foi et de l'abnégation de ces prosélytes. Ils furent à l'Islâm ce que les Chevaliers de Saint Jean furent à la chrétienté. Ils combattirent l'Infidèle avec ardeur et détermination, « pour la gloire et le profit de leur nouvelle religion et de leur patrie d'adoption. » Une fois acceptés, ils vivaient dans la famille et la société algériennes. Leur fidélité constante à un idéal, leur attachement au grand intérêt de la Régence, leur dévouement aux causes des Musulmans, en Occident et en Orient, ne se démentirent jamais. La très grande majorité d'entre eux s'en était tenu au même parti, une fois la décision prise. En constituant durant plus de trois siècles, les forces vives du pays, ils mirent leur énergie, leurs connaissances nautiques au service d'une marine agissante. Ne firent-ils pas avorter des dizaines de complots que de grands stratèges européens avaient tissés pour mettre, à genoux, la Régence ? « Ce fut à leur force de résistance, écrit De Grammont, qu'Alger dut d'échapper au sort que firent subir aux corsaires de Tripoli, de Sainte Maure et de Bizerte, les Chevaliers de l'Ordre de Saint Jean. »

4. Comment devenait-on Raïs ?

Le Conseil des Raïs, assemblé sous la présidence du Koptan (amiral)[20]) dans le kiosque[21] interrogeait les candidats. Les aptes étaient nommés par le Dey pour commander une unité de l'Etat ou des particuliers.

Les connaissances théoriques requises étaient très modestes. On devait savoir bien utiliser la rose des vents, prendre certains relèvements, naviguer à l'estime, observer certaines étoiles, particulièrement celle qu'on appelait « Assam » (la polaire).

Lors de la capture d'un bâtiment, le Raïs gardait, pour son usage personnel, cartes, portulans, boussoles, et tout ce qui avait une utilité pour la navigation.

Les capitaines devaient savoir que les côtes espagnoles étaient au Nord, que la côte africaine était au sud et, à défaut de boussoles, il leur était prescrit de s'aider des sommets des montagnes pour se diriger et atteindre le but recherché[22]. Le souci de se perfectionner et de tirer profit des progrès techniques était manifeste. Les responsables n'épargnaient aucun effort pour apprendre, le Consul Lemaire révèle, dans une de ses lettres, que « l'Intendant de la Marine m'a demandé un recueil relié des cartes maritimes du monde entier et quatre recueils des cartes particulières de la Méditerranée dédiées par Michelot et Bremons à M. le Grand Prieur. Ces derniers indiquent quelques côtes de l'Océan jusqu'au Cap Saint Vincent. Il souhaiterait qu'on y ajoute des feuilles pour pouvoir naviguer d'un côté, jusqu'au Cap vert et de l'autre jusqu'à la Manche et aux côtes d'Angleterre[23]. »

Cependant, les consuls en poste à Alger et les chefs de mission ne manquaient aucune occasion de railler et critiquer ces capitaines qui fatiguèrent l'Europe.

On parlait, dans les rapports et les correspondances « d'ignorance grossière, de bagage scientifique insignifiant... d'une instruction qui n'a jamais été le fort des marins algériens. » Vallière,

Consul à Alger, leur conteste la moindre aptitude : « Les Algériens sont de très mauvais marins, ils n'ont que des connaissances nulles et imparfaites de navigation ... Ils sont les dupes de leur ignorance... Sans un renégat qui est maître constructeur et sans le secours des esclaves parmi lesquels il s'en trouve de tous les métiers, les Algériens ne seraient pas en état de faire un canon[24]. »

Devoulx parle « d'ignorance crasse[25]. » Shaler, oubliant les coups assénés à la flotte de son pays dans les parages de Gibraltar, prétend que : « Les navires algériens, considérés comme vaisseaux de guerre, ne méritent que le mépris, leurs marins connaissaient très mal la manœuvre et la manière dont l'esprit d'intrigue et la basse cupidité des Européens les ont si généreusement, gratifié, elle n'est qu'une intrépidité de mots[26]. »

Ces condamnations brutales, ajoutées au goût du dénigrement, appellent les remarques suivantes :

a) Les confusions dans les exigences. A l'époque qui nous intéresse, on distinguait navigation dans l'Océan et navigation en Méditerranée. Les marins de l'Atlantique se servaient de cartes, portulans, de tables de martelois, boussoles, astrolabe, cadran, arbalestrille et bien d'autres instruments. Tout le produit de la science nautique assurait à peine la sécurité des navires. Le trafic resta donc collé aux côtes qui s'avérèrent la meilleure des boussoles.

Par contre, la navigation en Méditerranée était souvent côtière. Les routes parcourues, depuis des siècles, étaient tellement connues que tout recours à des instruments paraissait superflu. Les connaissances acquises par des années de navigation et de pratique du bateau dispensaient de préparation théorique et livresque spéciale L'ensemble des connaissances apprises sur « le terrain » était très positif, les faits et les événements l'ayant largement démontré.

b) L'Algérie et les institutions de formation. La Régence n'était pas le seul pays à ne pas avoir son école de canonniers ou d'hydrographie. Beaucoup d'établissements spécialisés sont récents en Europe. Les officiers des marines occidentales furent longtemps sans parchemin et employés grâce à leur expérience.

Les capitaines choisis parmi les Chevaliers de Malte se contentèrent, très souvent, d'une formation empirique. « Tout profès[27], dit-on, devait, avant de recevoir l'habit, faire trois ou quatre caravanes. Il s'agissait de croisières de plusieurs mois au cours desquelles, les jeunes recrues apprenaient leur futur métier[28]. »

On rapporte que le patron du galion Conti, échoué à Zante sur la route de Sicile, reconnut être analphabète et sa déclaration ne suscita « aucune surprise chez les juges qui l'interrogeaient[29]. »

En France, la formation n'était guère plus avancée au XVIème siècle. La fonction de capitaine ne nécessitait aucun brevet professionnel. Le savoir était tout de pratique et de routine. « La nomination des capitaines, écrit Boyer, est souvent due aux circonstances. Dalest prend, au pied levé, la place de Valéry retenu à Cassis. Abeille de la Ciotat, déclare, après constatation de dégâts provoqués par un mauvais arrimage qu'il n'a été désigné comme patron qu'après le chargement du navire et décline toute responsabilité[30]. »

Ils étaient illettrés parce qu'ils venaient de milieu modeste. Le 25 décembre 1723, « l'Hirondelle, » vaisseau de Dunkerque, capitaine Chrétien Spitinck, frété pour Amsterdam, échoua sur la côte de l'île d'Urck, dans le Zuyderzée. Ce naufrage fut dû à l'ignorance du pilote qui confessa, devant le tribunal du lieu, que c'était le premier navire qu'il eût encore entrepris de conduire du Texel à Amsterdam[31]. »

Au début du XIXème siècle, le recrutement des officiers dans la marine russe était désespérément défectueux. « Sortis du corps des cadets, il se trouvait qu'on ne destinait à la marine que ceux d'entre eux qui avaient le moins de talents. Ils étaient en quelque sorte, le rebut de l'instruction. Quant aux équipages, à peine si les canonniers savaient distinguer tribord de bâbord[32]. »

Si en Europe, à cette époque, la naissance et les études poussées comptaient dans la réussite de l'homme, en Algérie, par contre, la valeur personnelle, les services rendus et les victoires remportées entraient, seuls, en considération. Les Raïs, sans être pourtant passés par Navale, avaient rivalisé avec les plus habiles pilotes de la Chrétienté. Devant tant d'exploits, certains auteurs ne pouvaient nier l'évidence. « On ne peut leur refuser, dit Devoulx, une certaine habileté pratique et une grande aptitude pour la navigation ni leur contester la bravoure et la hardiesse. »

5. Prise de commandement

L'installation d'un Raïs était précédée d'une cérémonie. Une fois le choix du Dey arrêté, Wakil al-Harj annonçait la décision aux Raïs réunis, selon l'usage. L'élu remerciait alors le chef de la Régence. On récitait la « Fatîha » dans un climat de gravité et de recueillement. Puis, le capitaine rejoignait son navire et faisait immédiatement arborer le pavillon et ordonner une décharge de cinq pièces de canon. Ses collègues en faisaient de même pour saluer le nouveau commandant.

Si l'accès aux responsabilités était relativement aisé par suite d'un examen rapide et peu approfondi, les responsabilités confiées au Raïs étaient très lourdes. Seules des qualités exceptionnelles pouvaient les rendre supportables.

A terre, en sa qualité d'homme averti des problèmes de la navigation, le Raïs devait procéder à l'examen minutieux et au contrôle serré des agrès, apparaux, rames, cordes, voiles et instruments divers du navire pour que tout soit parfait, en règle et qu'au cours du voyage on ne se trouve gêné par le manque de quoique ce soit.

En mer, instruit du détail des manœuvres aussi bien que de leur ensemble, connaissant la tactique et la stratégie pour faire face à une situation donnée, le Raïs doit être capable de diriger son bâtiment dans la tempête, comme dans la bataille, de faire route malgré les ennuis jusqu'au port de refuge, d'imposer une discipline de fer à son équipage, malgré la fatigue, la maladie, la pénurie de vivres, d'employer « les arts du diplomate pour se procurer à terre un marché sûr » ou écouler les produits de ses prises. Mais la principale mission restait la prise de tout navire ennemi ou allié à cet ennemi ou ravitaillant celui-ci qu'il s'agisse d'un bâtiment de guerre, de commerce ou d'un corsaire adverse. Au sujet du butin, le Raïs s'il ne pouvait l'écouler ou le ramener à Alger, il lui était prescrit de le couler, de le brûler ou de le démonter. En aucun cas, il ne fallait l'abandonner à l'ennemi. Quant à l'équipage des prises, le devoir du Raïs était ou de le capturer ou de l'éliminer, s'il s'obstinait à ne pas se rendre.

6. Magnanimité et grandeur d'âme

On aimait présenter, en Europe, les Raïs dans un portrait peu flatteur : « Des fauves, des sanguinaires... des gens sans cœur, dépourvus de qualités et de vertu... incapables de pitié et de bonté... l'on ne doit jamais se fier à eux... les animaux sont plus estimables qu'eux. » L'idée qu'on se faisait des Raïs ne pouvait être meilleure, vu les préjugés de race et de religion qui guidaient les plumes de l'époque. On a souvent reproché à ces soldats leur cruauté et leur férocité. Ils s'accaparaient, disait-on, les vaisseaux de guerre chrétiens, s'emparaient des bateaux de commerce[33], brûlaient et pillaient les villes maritimes et ravageaient les côtes sans pitié[34].

De nombreux documents d'archives nous donnent une opinion diamétralement opposée à celles répandues sur les marins et la marine d'Alger. Les Raïs savaient comprendre, aimer, aider, sauver dans le péril, défendre le faible. Ils avaient le sens de l'honneur, de la générosité et de l'hospitalité.

a) L'assistance aux navires amis : Une information datée du 23 février 1630, fait état en l'Amirauté de Marseille « de bons traitements que les corsaires de Barbarie font aux Français[35]. » Le Chevalier d'Arvieux, dans ses mémoires, rapporte que : « Le 11 janvier 1676, le vaisseau du corsaire Samson et celui de Mezzo Morto revinrent de Marseille. Ils y avaient escorté le bâtiment du capitaine David et un autre navire marchand qui venaient de Syrie, très richement chargés et qui, de crainte de tomber entre les mains des corsaires espagnols, s'étaient accommodés avec ces deux Algériens pour les convoyer. Les Magistrats de Marseille avaient très bien reçu ces corsaires [...] leur avaient donné les provisions dont ils avaient besoin pour le retour. Le Chevalier d'Arvieux en a parlé dans ses Mémoires malgré sa haine des « Barbaresques. »

Une autre fois, un vaisseau français, parti dans la nuit du 28 août 1698 de Marseille pour rejoindre le Havre, périt à mi-chemin entre Carthagène et Oran et « hors d'aucune vue de terre. » La surcharge avait causé sa perte. Il s'était brisé d'un coup et l'équipage disparut dans les flots. Six personnes seulement, trouvées à demi-mortes, par un brigantin algérien, les ramena à Alger, dans un état pitoyable Le Consul de France les réclama et obtint satisfaction sur le champ. « Il est à remarquer qu'un bateau espagnol traversant d'Oran en Espagne les a trouvés sur l'eau et, leur ayant préféré quelques barriques d'huile ou autres, les a abandonnés[36]. » Le Ministre Pontchartrain disait, un jour, à MM. Les Echevins de Marseille que « Sa Majesté a approuvé la disposition que vous avez fait(e) de concert avec le sieur Durand pour récompenser les Raïs d'Alger qui ont contribué à la sûreté du retour du Levant de plusieurs bâtiments de Marseille[37].

Le 5 septembre 1705, on apprenait que la baraque « Saint- Hilaire » armée en guerre et commandée par M.Dugay De Perinet, Enseigne des vaisseaux du Roi... se réfugia au mouillage de Cherchell « pour éviter deux navires ennemis. »

L'assistance aux navires en difficulté ou aux équipages menacés devint une coutume inviolable.

Le navire « Le Triomphant, » capitaine Jérôme Michel de Marseille, périt à Ténès, le 29 octobre 1727. Un marabout accompagna les marins éprouvés jusqu'à Cherchell, par mer, et de là, une escorte de Spahis les conduisait à Alger[38]. La même année, le vaisseau « La Fortune » capitaine Maillet de Marseille, fit côte à Jijel. Il remit à 'Umar Raïs des présents, « attendu les francs services qu'il a rendus au dit équipage à Jijel. »

Français et Anglais pouvaient vendre le produit de leurs prises à Alger, ou dans les autres villes du littoral. Leurs navires opéraient quelques fois même à partir des côtes de la Régence. Les Raïs n'y voyaient pas une concurrence et offraient, généreusement, leurs services à ceux qui les sollicitaient.

Le vaisseau « le Mercure » armé en guerre et commandé par Annet Caisel de Toulon, captura en décembre 1706, le navire anglais « la Frégate Bonaventure, » de trois cents tonneaux et de vingt-quatre canons, capitaine Thomas Comb de Londres, équipé de quarante hommes et portant quatre-vingt passagers portugais ainsi qu'un chargement d'huile, câpres et tartare. La prise fut laissée à Alger par une tempête du N-NE. Le 18 février 1707, le consul se rendit pour prescrire les mesures nécessaires à bord du dit navire. Le 31 mars suivant, un équipage de trente et un hommes vint chercher ce navire et « pour reconnaître les services que le capitaine du port avait rendu(s) au dit vaisseau, pendant son séjour, le consul fit débarquer une jarre d'huile pour l'en gratifier[39]. »

Le Consul Lemaire notait dans son Journal, le récit suivant : « J'ai été informé par plusieurs esclaves chrétiens embarqués sur l'escadre des vaisseaux de la Régence, que les Raïs de ces vaisseaux ont parfaitement bien traité tous les capitaines français qu'ils ont rencontrés sur leur route, qu'ils leur ont offert, généralement, de leur fournir des provisions et toutes les autres choses qui pouvaient leur manquer, qu'ils ont eu la considération de ne point communiquer avec ceux qui les ont prié de cette grâce et que, bien loin d'exiger de force le moindre présent, ils ont constamment refusé les petits régals que ces capitaines leur offraient volontairement, objectant qu'ils voulaient éviter tout sujet de reproche[40]. »

La grandeur d'âme se révéla lors d'un incident en mer entre Algériens et Français. Le consul nous en parle : « J'ai su aussi que l'Amiral (d'Alger) ayant approché sur la côte du Portugal, un vaisseau français de dix-huit canons, qui se préparait à se battre, avait observé tous les ménagements possibles pour n'en pas venir à cette extrémité, que le capitaine français ayant bien voulu, à la fin, se résoudre à parlementer, s'était rendu dans le vaisseau algérien avec un air de hauteur qui avait fort irrité la milice, qu'il avait déclaré, en y entrant, de n'avoir point de passeport, mais qu'il était muni seulement d'une patente du Roi et que, nonobstant tout cela, 'Ali Raïs l'avait reçu fort poliment, lui avait présenté le chocolat et l'avait renvoyé sans vouloir même examiner aucun de ses papiers. »

Cinq chébecs algériens, sous les ordres de Hadj Mûsâ, ayant rencontré une quarantaine de bâtiments français, venant des îles et de l'Océan, et se dirigeant vers Marseille, furent dispensés de la visite « afin de leur éviter la quarantaine[41], » ménagements auxquels il n'est pas obligé par les traité. Il mérite, en effet, quelques marques de reconnaissance qui l'engageront, probablement, à les continuer[42]. »

Le drame du vaisseau français « la Modeste » qui donna à un Raïs l'occasion de montrer son dévouement et sa bonté, mérite d'être rapporté ici.

Le vaisseau commandé par le capitaine Gaillet, de Marseille, partit de cette ville pour le Cap, avec marchandises et passagers des deux sexes mais périt en mer, incendié par la foudre. Il n'y eut que quatre survivants, dont une femme et un mousse de douze ans. Recueillis par un Raïs algériens, à trente milles environ du Détroit de Gibraltar, ils furent ramenés à Alger. Devant le Consul Vallière, les rescapés firent la déposition suivante : « Le feu qui sortait des écoutilles ne permit pas d'approcher de la chaloupe [...] on aurait mis les deux canots à la mer, mais ils auraient tout de suite coulé bas [...] lors, ne pouvant plus tenir sur le bâtiment, tout le monde aurait abandonné, les uns s'attachant au grand mât, les autres au beaupré [...] Les déclarants ont flotté sur le beaupré pendant six jours, n'ayant ni hardes, ni aliments et ne subsistant que de leur urine et d'un peu d'eau de mer. De quinze personnes qu'ils étaient sur le dit beaupré, dix ont péri successivement, le sixième jour, ils ont aperçu, vers les cinq heures du soir, une galiote venant à eux [...] Les déclarant ayant crié qu'ils étaient Français, le Raïs qui s'est trouvé Algérien, les reçut dans sa galiote au nombre de cinq, dont un nommé Baillot y serait mort deux jours après, malgré tous les secours que le Raïs lui aurait donnés, ainsi qu'aux déclarants ; ceux-ci ayant dit au Raïs dès qu'ils ont été sur sa galiote, qu'il pourrait y avoir encore du monde en vie sur le grand mât ou les autres débris, le dit Raïs aurait eu la charité de parcourir à la rame les environs et n'y aurait trouvé que le grand mât […] mais sans qui que ce fut [...] (les survivants) ont été bien traités à bord de la galiote ; le Raïs a témoigné beaucoup de regret de n'avoir pu sauver tout l'équipage[43]. »

Dans une de ses lettres, le Consul ajoutait à la satisfaction ressentie, un hommage aussi grand que les gestes des Algériens : « le Raïs, dit-il, qui a sauvé nos quatre disgraciés, ne pouvait mieux en user que de me les renvoyer[44]. »

b) L'aide aux victimes du sort. Nous sommes au mois d'août 1683. La flotte française bombarde copieusement la capitale, pour la seconde fois. Le chevalier de Choiseul Grandpre est capturé. Il est menacé d'être attaché au canon si le bombardement ne s'arrête pas. La menace est sérieuse et sur le point d'être exécutée. Un Raïs s'interpose car il a été libéré, sans rançon, par le chevalier de Lhery[45].

En mai 1706, trois prêtres, originaires de Gênes, sont condamnés à être brûlés vifs à Alger. En effet, « Les Génois détiennent et maltraitent les Algériens, esclaves chez eux. Alors que le feu est allumé, et les victimes léchés par les flammes, au milieu d'une foule déchaînée, un Raïs intervient et reçoit un dangereux coup pour avoir voulu mettre à couvert les malheureux prêtres. Nonobstant ce coup, il poursuit ses efforts, entre dans la ville, y glisse les trois condamnés dans la Fonderie de Bâb al-Wâd, en défend l'entrée contre la multitude, aidé par un autre Raïs, animé d'un zèle semblable et qui reçoit, lui aussi, plusieurs coups [...] Les trois hommes d'Eglise viennent d'échapper au supplice du feu[46]. »

Kheyr ad-Din Barbarossa

[1] Hugo (V), Odes et Ballades, *œuvres complètes*, 3ème livre, t l, p. 48.

[2] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, T. 13, Alger, 1720.

[3] *Lettre au Ministre de la Marine*, 12 avril 1671.

[4] Cité par Délabré, *Tourville et la marine de son temps*, p. 267.

[5] Dan cour, *Relation de Voyage*, C.T., 1977, p. 317.

[6] Husayn Rritli (de Crète) - 'Umar Rodelsi (de Rhodes) - 'Ali Ghamaout (d'Albanie) - Muhammad Iskandarun (d'Alexandrette).

[7] La Corse sera cédée à la France en 1768.

[8] Emerit, Essai... C.T. 11/1955. p. 363.

[9] Nicolay (Nicolas de), *Les Quatre Premiers livres de Navigations Orientales*, cité par Turbet-Delof, L'Afrique Barbaresque, p. 133.
Haëdo affirme qu'il n'est pas une seule nation de la Chrétienté n'ait fourni à Alger son contingent de renégats. Top. R.A., 1870, p. 419.

[10] Aranda, Relation, p. 160.

[11] Dan, *Histoire*... pp. 313-314 - A la même époque, il y avait à Tunis, trois à quatre mille convertis et six à sept cents femmes ; à Salé : trois cents et à Tripoli, environ cent,

[12] Turbet Delof, *L'Afrique Barbaresque*, p ; 175, n. 15. *Bibliographie Critique*, p ; 211.

[13] Turbet-Delof, *L'Afrique Barbaresque*, p ; 133.

[14] Cité par Turbet-Delof, B.C. n° 56.

[15] Millot (Stan), *L'Afrique du Nord illustrée*, 1926.

[16] Hérault (R.P.), Continuation... R.O.M.M. 1/1975, p. 59. Un chirurgien parisien « prit le turban par admiration pour le système de gouvernement des Turcs » nous confie René Du Chastelet des Boys, *L'Odyssée ou Diversité*... p. 13, voir Turbet-Delof, *Bibliographie Critique*, p. 174.

[17] « *La Marine des Puissances Barbaresques*, » Bull, de la Soc. De Géog. de Paris, 1971, p. 208 – D'autre part, les renégats repentis étaient rares. Saint Vincent de Paul montra, un jour, avec grand bruit « un renégat évadé pour venir en France se réconcilier avec l'Eglise. » L'histoire ne dit pas s'il put en montrer un second.

[18] Si Brantôme (Pierre Bourdeille) a bien connu « la Barbarie » pour avoir écumer ses côtes, et s'il envisagea de se faire musulman, il n'a jamais été le confident du grand Beylerbey d'Alger

[19] Turbet Delof, *Presse Périodique Française*, p. 149.

[20] Le plus ancien Raïs recevait ce titre mais il ne naviguait plus.

[21] Occupé après 1830 par le contre-amiral, commandant la marine en Algérie.

[22] Hamdân Khûdja, « Al Mir'ât, » p. 117.

[23] A.C.C.M. Série J 1364, Lettre du 12 février 1751.

[24] *Mémoire* publié par L.Chaillou, p. 41. On rappellera que ces mauvais marins sont arrivés en Islande !

[25] Devoulx, R. A. 1869, p. 385 (Peut-être parce qu'ils ne lisaient pas les passeports rédigés en français ?)

[26] *Esquisse*... p. 53.

[27] Profès : qui a fait des vœux dans un ordre religieux

[28] Renaud (Félix), *La Provence et l'Ordre de Malte*, p. 34

[29] Ugo Tucci, « Sur les pratiques vénitiennes de la navigation au XVIème siècle. » A.F S C. 1963, pp. 72- 82.

[30] Boyer (P), « *Navigation et gens de mer français à Alger a la fin du XVIIème siècle*. » Revue. Navigation et gens de mer en Méditerranée. Cahier n°3, Paris. 19X0. pp 84-92

[31] *Histoire des Etats Barbaresques*, p. 83.

[32] Tchitchagof, *Mémoires*... cité par Douin, La Méditerranée de 1803 à 1805, p. 221.

[33] « Bateaux de commerce, » notion bien vague à l'époque où ces unités étaient années. Navires de guerre et navires de commerce se ressemblaient à s'y méprendre. Une barque de mille quintaux (66 tonneaux) portait deux canons, quatorze pierriers et seize mousquetons. Un vaisseau de cent tonneaux avait quatre canons (A.O.M. 1 A A 4 F° 100 et 211).

[34] Comment procédaient les autres corsaires pourrait-on se demander ? Certes, les méthodes nous paraissent fort barbares mais la guerre se faisait ainsi.

[35] A. N. Manne, série B7/49, p. 137 et 288.

[36] De Grammont, *Correspondance des Consuls*... p. 58 (Lettre à MM. Les Echevins de Marseille, 27 septembre 1698).

[37] A.C.C.M. Série B 78 (22.10.1704)

[38] Devoulx, R.A., 1871, pp. 345-346.

[39] Devoulx, « Quelques Tempêtes, » R.A., 1871, p. 344.

[40] A.C.C.M. Série J 1364, année 1751.

[41] A.C.C.M. Série J 1364, Lettre du 22 décembre 1752.

[42] A.C.C.M. Série J 1364, Lettre du 17 février 1753.

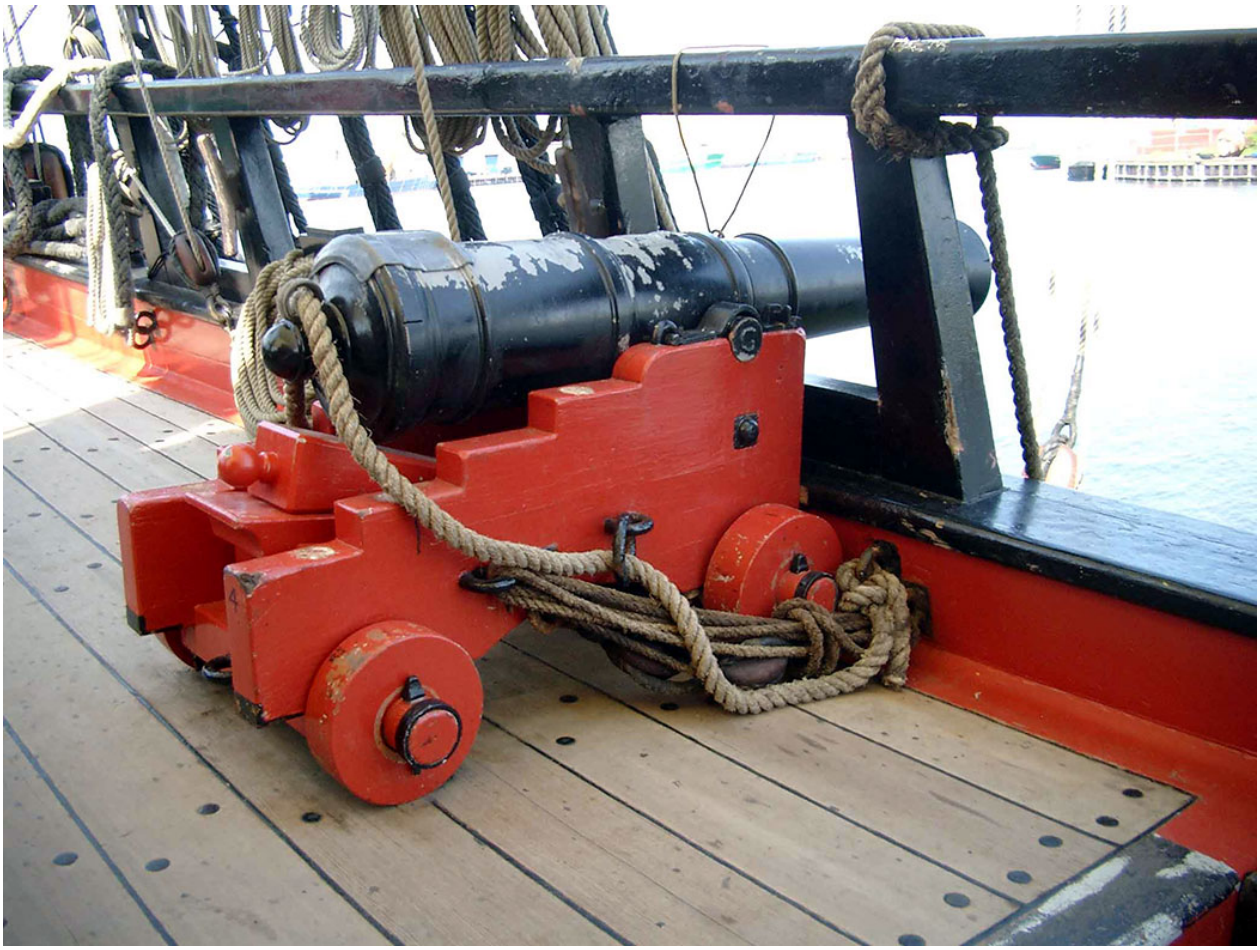
[43] A.G.G.A. Série A 1 A 75-1370. P.V. pris par A. Vallière, à Alger, le 29 septembre 1766.

[44] A.C.C.M. Série J 1369, Lettre du 30 septembre.

[45] « ...comme on allait mettre le feu, le capitaine de La Caravelle que M. le Chevalier de l'Hery avait pris, se mit sur le canon disant qu'il voulait mourir ou ma grâce que l'on lui accorda. » Lettre de Choiseul à Seigneley. Malgré cette preuve, plusieurs historiens émirent des doutes sur la générosité des Algériens. Devoulx croit « les Algériens incapables d'un tel élan. » (R.A., 1872, pp. 161-162).De Grammont prétend que cette affaire est « douteuse. » Histoire... p. 253.
Millot appuie la thèse du Turc reconnaissant, (R.A., 1920, pp. 294-296).

[46] Philemon De La Motte, *Voyages pour la Rédemption*... pp. 58-59.

BACK NEXT



Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

Al-Moujahidine Bahri

7. Valeurs professionnelles

Nombre d'observateurs européens ne pouvaient comprendre les secrets de tant de succès remportés par les Raïs. Beaucoup de questions les tracassaient : comment « ce ramassis de gens sans foi » se sont rendus si forts et si redoutables ? Comment une « société de voleurs » a pu faire une république ? Comment une « poignée de misérables » a- t-elle défié l'Europe ?

Pourtant les raisons de tant de gloire et de succès paraissent évidentes.

Sur le plan des individus, les qualités des Raïs étaient légendaires. Alertes, intelligents, familiers des flots, habitués au maniement des armes, confrontés aux situations les plus inextricables, ils ne furent jamais des hommes ordinaires. Livrés très souvent à leurs propres ressources, ils devaient réussir, vaincre, survivre à la rigueur. Révélant des qualités de commandement certaines, rien ne leur résistait. « Il faudrait des volumes, disait de Grammont, pour raconter les hauts faits de ces grands Raïs[1]. » N'est-ce pas que « l'authentique vérité est celle qui est reconnue par l'adversaire, » comme dit le poète[2] ? De Fercourt fut pris en mer le 4 octobre 1678 à la hauteur et à la vue des îles Hyères par Hadj Husayn (Mezzo Morto). Il nous décrit son ravisseur, « homme grand, bienfait, hardi et entreprenant. »

Sur le plan de l'organisation, les dirigeants avaient su, dès le début, se doter de bonnes lois, de règlements judicieux touchant la discipline, l'hygiène à bord, le respect de la hiérarchie, la motivation, l'avancement, la solde, le tout aiguisait l'ardeur au combat et l'abnégation dans toute entreprise.

La foi islamique et le devoir du Jihâd entretenaient chez de tels combattants l'audace, la volonté et les dispositions qui faisaient cruellement défaut à leurs rivaux. N'a-t-on pas vu certains hauts responsables en Occident se plaindre de l'anarchie et du laisser-aller qui minèrent, en fin de compte, tout le corps de la marine ?

Lacroix affirmait qu'il n'y avait point de corsaires qui soient si puissants sur mer que ceux d'Alger[3]. Colbert écrivant le 7 juillet 1662 à La Guette, déplorait la situation qui régnait alors dans la

marine française. « Le Roi, dit-il, continue à témoigner de dégoût des affaires de la marine sur ce que, non seulement son armée navale n'a rien exécuté ni même tenté en tout le temps qu'elle a été à la mer, mais que la discorde s'étant mise entre les principaux officiers, ils s'appliquent davantage à envoyer des procès-verbaux pour leur justification qu'à travailler de concert à ce qui peut satisfaire Sa Majesté et à donner de la réputation à ses forces maritimes[4]. »

Avec une pareille marine, la Régence ne devait ni hésiter ni reculer. Nulle force navale n'était au-dessus de celle d'Alger quand il s'agissait de préparer une escadre.

Les Raïs, habitués aux dangers ne craignaient ni les éléments ni les ennemis Ne furent-ils pas l'âme de la résistance lors des attaques européennes contre Alger ou contre le littoral ? Il faut relire Haëdo qui, malgré son fanatisme et sa haine virulente de l'Algérien, a laissé un témoignage sans pareil sur la réputation fondée des Raïs. « ...Tandis que les galères chrétiennes mènent grand bruit dans les ports, ceux qui les montent y préparent à loisir leur nourriture [...] passent les jours et les nuits à banqueter, à jouer aux dés et aux cartes [. ..] ces corsaires algériens battent à leur gré toutes les mers du Levant et du Ponant, sans avoir rien à redouter et comme s'ils en étaient les maîtres incontestés [...] On dirait des chasseurs qui poursuivent des lièvres par passe-temps ; ici, ils prennent un bateau chargé d'or et d'argent et revenant des Indes, là un autre venant de Flandre, puis encore un autre arrivant d'Angleterre, à ceux - là, en succèdent aussitôt du Portugal ou de Venise ou de Sicile ou de Naples, ou de Livourne ou de Gênes, tous porteurs de riches et copieuses cargaisons[5]. »

Leur devise ? Etre « sans peur et sans pitié ! »

« Sans peur, écrit Delvert, on les voit s'attaquer seuls sur leurs bateaux légers aux plus lourds vaisseaux, quelque soit le nombre des ennemis, résister aux tempêtes les plus violentes, apparaître à l'improviste, narguer l'ennemi de leur folle audace, mettre à sac tel village voisin de Gênes, alors que toute la flotte de Doria est dans le port[6]. »

Ne voit-on pas le consul de France Baume reconnaître la valeur d'un Raïs d'Alger et le recommander à la chambre de Commerce de Marseille par ces mots : « Je vous prie MM.de faire une attention favorable à la juste et secrète prétention du capitaine... qui a sauvé de la prise et du naufrage une tartane de Marseille commandée par patron Peire qui a été insultée par une autre galiote vers le cap de Gate[7]. »

Le consul français de Kercy, explique d'une manière étrange, le secret de tant de victoires de la part des Raïs algériens. « Ce n'est pas seulement sur leurs forces, sur leur bravoure supérieure à celle de toutes les nations et sur la division qui règne entre les puissances chrétiennes que les Algériens fondent leur sécurité, c'est encore sur la protection du ciel qui doit faire tourner jusqu'aux éléments en leur faveur[8]. »

Dans la guerre contre leurs nombreux adversaires, ils n'avaient pas d'équivalents de leur trempe et ils se savaient invulnérables. On les voyait accourir et combattre au premier rang comme à Malte, à Tunis, à Lépante où ils acquirent la réputation méritée d'être les meilleurs et les plus braves marins de la Méditerranée[9]. L'ambassadeur marocain, At-Tamagrûti (mort en 1003/1549-1593), chargé d'une mission à Istambûl par le Sultan Sa'adien Ahmad al Mansûr, s'arrêta à Alger en 1589. Il y remarqua la solidité du système de défense, le nombre élevé de militaires et le port plein à craquer de navires.

« Les Raïs d'Alger, écrit-il, sont connus pour leur bravoure, leur audace, leur parfaite connaissance des choses de la mer. Ils sont supérieurs aux Raïs d'Istambûl, et de loin ! Ils inspirent plus de crainte et plus de terreur à l'ennemi. Ceux de Constantinople ont moins d'expérience et font preuve de beaucoup de négligence, chose qui n'arrive jamais aux Raïs d'Alger[10]. »

8. Déboires et sanctions

Malgré la témérité légendaire et la foi inébranlable, le succès en mer n'était pas toujours assuré. La chance ne souriait pas chaque fois à ces intrépides.

Les Pères Capucins, Clément de Ligny et Yves de Lille racontent dans « *Discours Véritable* » leur capture et leur vie à bord d'un bateau corsaire conduit par Hasan Calafat, « redoutable corsaire magicien » qui, attaqué par quinze galères, en 1626, ne se rendit qu'après neuf heures d'un combat forcené, non sans avoir mis le feu à son vaisseau[11]. Le Mercure galant de janvier 1684 relate le combat du Chevalier de Lhery contre deux bâtiments algériens « très malmenés dans les parages du Cap de Charbonnière (Sardaigne), ces deux vaisseaux dont « Le Lion d'Or » parvinrent à trouver refuge aux environs de Gaete, « ces barbares ayant pris la résolution de se faire esclaves plutôt que de se rendre[12]. »

Une descente malheureuse, une opération manquée, une action mal préparée, une absence de vigueur dans le combat, une erreur d'appréciation ou une initiative infructueuse, tout cela était sévèrement sanctionnée[13]. En général, le capitaine était relevé de son commandement et devenait alors drogman d'un consul ou pilote sur la côte. Parfois, la peine était plus sévère.

Au début de 1751, le Dey fut informé qu'Ali Raïs, l'amiral commandant « le château » et Ibrahim Raïs, commandant le « Dantzick, » en croisière, s'étaient donnés « des repas réciproques pendant le voyage et avaient poussé la débauche jusqu'à s'enivrer et que, dans le vin, ils s'étaient vivement querellés. » Tous deux furent dégradés. Le commandement de l'amiral fut confié à Sulayman Raïs, capitaine de la corvette « Le Macho. » Le Dey laissa « le Dantzick » sans commandant[14] !5°).

En décembre 1751, deux navires de la Régence étaient attaqués par deux vaisseaux de guerre espagnols de soixante pièces. Le Raïs Sulayman qui commandait une de ces unités, et après avoir soutenu un combat acharné, dut abandonner son navire. Le Dey, pour le punir, le fit étrangler ainsi que son lieutenant et le maître canonnier[15].

Plusieurs fois, les foudres du chef s'étaient abattues sur ces vaillants, mais malchanceux guerriers. En mai 1792, une frégate napolitaine « la Sirène » avait poursuivi, devant les côtes françaises, deux bâtiments algériens. Plusieurs membres de l'équipage, trois cents, dit-on, abandonnèrent leurs navires et se réfugièrent en France où ils furent bien traités. Après avoir été radoubées à l'arsenal de Toulon, les deux unités furent renvoyées à Alger. Le Dey fit mettre les deux Raïs en prison « pour s'être approchés des côtes françaises contre ses ordres et ne pas s'être battus. » Un des capitaines fut étranglé, l'autre reçut six cents coups de bâton ! Aussi, arrivait-il à des Raïs infortunés de déserter, de peur d'avoir à répondre de certaines fautes ou méfaits. Dans ces cas, le navire regagnait le port, sans pavillon. C'est ce qui arriva à Ibn Zarmân Muhammad. A bord d'une corvette, il se hasarda dans l'Atlantique, attaqua, sans succès, des navires anglais qu'il croyait portugais. Devinant la colère du Dey, il décida de se réfugier au Maroc, en attendant des jours meilleurs. Il y resta jusqu'à la mort de Hassan Pacha (1798).

Les Raïs contrevenants aux instructions étaient également punis. Plusieurs cas de négligence, d'interprétation personnelle des ordres, d'initiatives prises à la légère, coûtèrent très cher à leurs auteurs.

Un accord fut signé en 1666, entre le chef de la Régence et le Duc de Beaufort. Quelques années plus tard, trois Raïs, ayant violé les directives reçues, en application de cet accord, furent pendus et leurs corps jetés à la mer, en présence du Comte de Vivonne, commandant une escadre de bâtiments de Louis XIV. La barque appartenant au sieur Touache, ayant été prise par un capitaine d'Alger, le consul Durand intervint auprès du Dey qui, sans tarder, lui donna satisfaction. Dans une lettre aux Echevins de Marseille, il s'empressa d'annoncer : « J'ai eu toute la justice possible du Dey au sujet de la contravention faite au patron Touache [. ..] J'en ai eu ample satisfaction. Le Raïs a été mené à la Maison de l'Agha et condamné à cinq cents coups de bâton pour le mal traitement fait aux dits équipages[16]. L'année suivante, une galiote d'Alger s'empara d'une barque française. Le Raïs, tenté par le petit trésor, se retira à Tétouan. Portée par le Consul devant Hassan Chaouch Dey[17], l'affaire prit des proportions inattendues. L'enquête ayant montré que le capitaine et son équipage étaient originaires de Cherchell, ordre fut alors donné de mettre la main sur tout ce qui appartenait aux fuyards. Ensuite, un navire fut dépêché à Tétouan, réclamer la galiote d'Alger, l'argent et les effets provenant de la prise. En attendant le résultat des démarches, le Dey « remit aux Français victime, une chaloupe, une ancre et le nécessaire. » Quelques temps après, trois déserteurs regagnèrent Cherchell. Ils furent appréhendés et mis aux forts. Quant au Raïs, il fut dépouillé à son tour, par le Caïd de Tétouan et vécut dans la misère jusqu'à sa mort[18]. La Condamine, durant son séjour à Alger, apprit que le capitaine d'Alger qui enleva quinze Languedociens, avait été sanctionné et avait reçu la bastonnade. Les captifs furent rendus sur le champ au Consul[19].

'Ali Raïs commit, un jour, une faute grave. La galère du Dey reçut l'ordre de désarmer sur le champ. Le capitaine fut, non seulement dégradé, mais relevé du commandement de deux autres vaisseaux dont il était le chef depuis des années, il se trouva même, afin d'échapper à la fureur du Dey, dans l'obligation de se cacher[20].

En novembre 1744, un capitaine algérien s'était emparé d'un bâtiment hollandais, sous le prétexte que le navire n'avait pas de passeport ; le commandant de la prise ayant prouvé que le Raïs l'avait, au contraire, déchiré, le Dey fit donner la bastonnade à ce dernier et ordonna de remettre le navire et la cargaison au Consul des Etats Généraux[21].

Il ne suffisait pas à l'autorité de rendre à leurs propriétaires navires et marchandises, il fallait sévir contre les amateurs d'infractions.

Le vaisseau « La Résurrection » de Nantes, fut pris en décembre 1748 par un corsaire d'Alger. Le Dey le restitua, sans difficulté, mais destitua le Raïs, auteur de l'enlèvement[22]. Un auteur capitaine avait commis certaines fautes à Tripoli. Le Dey reçut une plainte de cette Régence. Il fit donner à cet extravagant « six cents coups de bâton sur le derrière, en observant de faire mettre un homme frais à chaque vingt-cinq coups pour qu'ils fussent mieux appliqués, puis il déposa le Raïs du commandement[23]. » Violer les règlements n'était pas faute pardonnable. C'est ce qui arriva à quelques officiers dont 'Umar Raïs « qui fut disgracié pour s'être emparé de sept vaisseaux anglais » malgré les instructions données[24].

La bastonnade et la révocation semblent avoir été les punitions courantes qu'encouraient les Raïs. En 1754, un d'eux avait arrêté un bateau anglais qui, muni d'une autorisation, chargeait sur la côte oranaise, un autre s'était séparé de son escadre pour aller piller les habitants des régions côtières. Tous deux eurent droit à trois cents coups. La même année, une galiote algérienne s'était emparée, dans les environs de Majorque, d'une flûte. Après examen, elle fut remise, par le Dey, à son patron. Mais quelques jours après, le Khaznadar fit saisir des vêtements et autres objets qu'un membre de l'équipage avait remis à un juif pour les vendre. Ils appartenaient au patron de la flûte libérée. Le Dey déposa le Raïs « en le déclarant incapable de monter à l'avenir aucun navire de la République[25]. »

Un brigantin français « L'Elisabeth d'Orient » parti de Marseille pour les ports du Ponant, fut pris par une galiote algérienne. Mais à cause de la maladresse du Raïs, le navire échoua à la bouche du port. On fut contrant de le démolir. Et notre Raïs n'eut la vie sauve qu'en courant se réfugier au tombeau de Sidi de 'Abd ar-Rahmân[26]. Le gouvernement de la Régence était décidé à contenir, par tous les moyens, les excès de ses marins.

Le 14 septembre 1763, un Raïs amena la barque du capitaine Aubin. Dans une nouvelle croisière, il s'attaqua à un bâtiment anglais « qu'il dépouilla de toutes ses hardes et provisions. » Le Dey « en a fait très bonne justice ayant fait donner trois cents cinquante coups de bâton à ce Raïs et autant à son second[27]. »

Sous le règne de Mustapha Pacha, eut lieu le procès d'Ali Tatar Raïs. On lui reprochait d'avoir battu, dans la rade de Tunis, un capitaine français. Dans son jugement, le Khaznadar décida, sans autre forme de procès, qu'il serait étranglé et que son corps serait jeté à la mer. « L'exécution, raconte P. Hulin, allait suivre lorsque je me joignis au citoyen Dubois Thainville pour demander et obtenir sa grâce au nom du gouvernement français[28]. ».

Un officier anglais, le capitaine Walter Croker, fut en août 1815, le témoin d'un combat naval entre une corvette algérienne et cinq frégates hollandaises au large d'Alger. « Une frégate de la Régence tenait compagnie à la corvette mais elle n'avait pris aucune part au combat ; elle entra dans le port où la corvette la suivit au milieu des acclamations du peuple d'Alger. Elle eut un homme tué et deux blessés (...) Le Dey a fait Amiral en chef le Raïs de la corvette et lui a conféré beaucoup d'autres honneurs. Le Raïs de la frégate reçut cinq cents coups de bâton pour n'avoir pas soutenu la corvette et perdit son rang de capitaine[29].

9. Influence à Alger

Les Raïs formaient à Alger une puissante corporation appelée « Taïfa. » Malgré un effectif modeste, leur force, leur cohésion, leur fortune et leur succès en avaient fait une troisième caste redoutée et combien enviée. Autant la milice était détestée par la population[30], autant la Taïfa était populaire et estimée. En effet, toute une partie de la capitale et des environs vivait de leurs activités.

L'opinion publique les entourait d'hommages, le pouvoir central les craignait, les janissaires les jalousaient. Dans une lettre du 23 avril 1687[31], le Consul Piolle met en relief cette force. « Depuis dix jours, écrit-il, le Dey a fait trois assemblées en particulier à sa maison avec les principaux officiers de la marine. La résolution de la rupture de la paix avec la France a duré cinq jours. Le Bacha a fort contribué à la paix. La « Taïfa » demande la guerre[32]. »

A Alger, les Raïs « seigneurs et appui du Royaume » dont la volonté avait force de loi, habitaient de riches maisons près de la mer, dans la partie occidentale de la capitale. Ils occupaient un vaste quartier habité seulement par eux et les officiers sous leurs ordres, « sorte de forteresse dans laquelle ils se sentaient en sûreté » contre un coup de main de la milice « turbulente et qui ne pardonnait pas à ces marins leurs richesses de Sultan. »

Unis, solidaires, courageux et surtout « sources de richesse, » nos Raïs pouvaient dicter leur volonté au Diwârt. Le Sultan ottoman n'avait-il pas choisi les gouverneurs de provinces parmi les amiraux ? Pendant presque tout le XVIème siècle, les pachas envoyés à Alger étaient d'anciens Raïs. Les chefs de la Régence furent presque tous d'anciens capitaines. Après 'Arrudj, soldats turcs et capitaines de galère choisirent son frère, Khayr ad-Dîn pour lui succéder. Hasan Agha, Salah Raïs, son fils Muhammad, 'Uldj 'Alî, 'Arab Ahmad, Ramadân et tant d'autres venaient de la marine. Parmi ces héros, plusieurs accédèrent aux charges de Captan Pacha à Istambûl[33]. Après son départ d'Alger et son passage à Tripoli, Hadj Hussayn, Mezzo Morto arriva à Constantinople et devint captan Pacha. Il se fit remarquer aux batailles de Clio et d'Andros. Il avait sous ses ordres d'importants contingents algériens. Quand la marine perdit Raïs Hamidû dans le combat contre les américains, 'Umar Pacha se rendit en personne à Bâb al-Jihâd, réunit les capitaines et leur dit : « Je ne connais rien aux choses de la mer. C'est vous qui êtes chargés de les traiter. Quant à moi, je m'occupe des affaires intérieures du pays[34]. » Et la visite se termina par la remise à tous les commandants de navires, de superbes manteaux brodés d'or... !

Cette classe dominante était aussi la classe la plus riche. Les Raïs habitaient un quartier attenant au port ou s'élevaient de somptueuses résidences, voire des palais. Ceux de Yahiâ Raïs, de Chiobali Raïs, de Mâmi Arnaout[35] !69) et celui du Raïs Hamidou à proximité de trîq Bâb Dzira, passaient pour les plus célèbres. Les Raïs aimaient les faïences de Delft, les marbres taillés d'Italie, les soies et velours de Lyon ou de Gênes, les glaces de Venise, les verreries de Bohême, les pendules d'Angleterre[36]. Une résidence secondaire dans le « fahs » d'Alger faisait la joie de ces millionnaires. La maison de campagne de Hamîdou était « voisine de la maison du Consul d'Angleterre. Elle recelait un grand luxe et le jardin était parmi les plus beaux[37]. » Dans son journal de voyage, Hees, venu négocier un traité avec Alger, nous étale la richesse d'un membre influent de la corporation : « Le lundi 2 décembre 1675, je suis allé à la campagne, accompagné de ma suite, me distraire dans la ferme d'Ibrâhîm Colory, amiral des galères. Cet homme passe pour être un des personnages les plus fortunés d'Alger. Il a déjà deux cent-quatre-vingt esclaves, qui, pendant l'été, sont employés sur les galères, deux mascrids (fermes) contenant trois cents pièces de bétail, dix chameaux, beaucoup de mules, moutons, etc... Il a aussi de nombreux et beaux chevaux, un magnifique jardin avec des vignes fertiles, des près[38].

Cependant, malgré les atouts que nous venons d'énumérer, les Raïs n'étaient nullement à l'abri des vicissitudes et des accidents. Le mauvais sort frappait quelquefois et la roue de la fortune tournait si vite que les riches d'hier se trouvaient, subitement, dans le besoin aujourd'hui.

Le Consul Shaler eut à le constater en personne. « Le premier été de mon arrivée à Alger [...] un vieux Turc se présenta chez moi. Il se donna le titre de Raïs et me dit qu'il avait fait le voyage d'Alger à Constantinople avec le Commodore Bainbridge, en qualité de membre de la députation algérienne, que cet officier avait eu la mission d'y conduire [...] Mais au moment de se retirer, il me dit qu'il était sans emploi, très pauvre et il finit par me prier de lui prêter un dollar, chose que je fis en l'engageant à recourir à moi, quand il serait dans le besoin [...] Plusieurs fois, dans les cérémonies publiques, je rencontrai ce même vieillard en ayant soin de se placer à une grande distance des hauts personnages auxquels je rendais visite [...] Quelques années plus tard, il fut élevé au poste éminent de Khaznâdji ou premier ministre qu'il occupe encore à l'âge de quatre vingt dix ans, le revenu de sa place est, chaque année de [...] cinquante mille dollars[39].

B - L'ETAT MAJOR

Le personnel servant sous les ordres des Raïs était nombreux et spécialisé. Parmi les proches collaborateurs, on notait :

Le Bach Raïs ou l'officier en second.

Le maître d'équipage dont le rôle consistait à faire travailler les hommes du bord, à veiller à la discipline « sur les corps ustensiles et charges du vaisseau. »

Le Khodja ou écrivain détenait la liste complète de l'équipage. A la fois scribe, comptable et notaire, il enregistrait les ordres, surveillait les dépenses et l'utilisation du matériel.

Le Bach Djarrâh, médecin chirurgien, soignait les hommes victimes d'accidents. Généralement sans connaissance théorique, souvent un ancien barbier, ayant acquis quelques notions sur les maladies, les soins à prodiguer et les produits à administrer, il faisait face à tout. Il opérait, mais sans anesthésie et dans des conditions déplorables, procédait à des amputations, « arrachait les dents et la mâchoire avec, » nettoyait les plaies et posait les garrots. Muni d'un coffret ou il entreposait un matériel rudimentaire : scie, crochets, aiguilles, bistouris, seringues, réchauds et d'autres instruments, ainsi que des produits nécessaires tels que : poudre, miel, herbes, douceurs comme les prunes ou le sucre, le chirurgien était le personnage clef du navire.

Le Raïs et traîk ou capitaine des prises. Chaque bâtiment de guerre prenant la mer, était tenu d'en avoir un ou deux à bord. La mission de ce Raïs consistait à prendre en charge les prises faites lors d'une sortie.

L'Imâm, quant à lui, jouait un rôle très important dans le comportement de l'équipage. Il dirigeait les prières, psalmodiait à haute voix des versets du Qur'an, notamment aux heures de danger, et veillait à l'application des préceptes de la religion[40].

C - LA MAITRISE

Un certain nombre de tâches demandait la présence de spécialistes :

Le chef timonier était chargé des signaux et de la veille sur les passerelles.

Le maître canonnier et ses aides devaient assurer l'entretien des différentes pièces d'artillerie et leur fonctionnement. Il s'occupait de la qualité des poudres et de leur entrepôt. Le chef charpentier devait surveiller la coque, détecter et boucher la moindre voie d'eau. Le maître calfat, responsable de l'étanchéité, devait enduire cette voie de goudron pour empêcher les fissures. Le cambusier s'occupait de la distribution des vivres et de la gestion des magasins de denrées, le sondai Raïs avait la haute main sur les embarcations de secours.

Les marins, proprement, dit, ne formaient que le noyau de l'équipage. Ils étaient deux groupes, les bahri se tenaient à l'avant, les sotta à l'arrière. Leur nombre variait selon l'importance du bâtiment qu'ils montaient. Sur une frégate de premier ordre, on embarquait jusqu'à cinq-cents marins. Les sotta Raïs pouvaient accéder au grade de capitaines. Jeunes, ils devaient être lestes, agiles et capables de grimper rapidement dans la mâture.

La spécialisation commençait avec le séjour en mer et suivant les aptitudes et les besoins. On était alors affecté à la base ou au maniement de la voilure. Mais un matelot devait tout faire, effectuer tous les travaux de lavage, d'entretien, de corvées, de pompage et de réparation.

Parmi ce monde étrange et divers, il ne faut pas oublier les rameurs. La chiourme jouait son rôle sur ces bagnes flottants. Capturés en mer ou quelques part en Europe, les esclaves, s'ils avaient la malchance d'être physiquement solides, ramaient tout le temps jusqu'à ce que la mort les arrêta. Leur vie dépendait de leurs bras. Prisonniers, ils étaient satisfaits de survivre, là comme ailleurs, sur un bateau bien tenu, bien armé et bien pourvu. Leur effectif à bord dépendait de l'importance du navire et de la mission à accomplir.

A terre, d'autres marins et rameurs attendaient leur tour. En effet, le gouvernement entretenait, en permanence, un corps de trois mille hommes qui pouvait doubler en cas de nécessité.

D - LA COMPAGNIE D'ABORDAGE

Ce janissaire infatigable

Combat et la nuit et le jour

Il m'a tout l'air d'être un diable

En guerre aussi bien en amour !

WOLFGANG (allemand captif à Alger et graveur)

Il y avait, sur les navires algériens, des sections de l'armée de terre.

Avant le milieu du XVIème siècle, ni les Turcs, ni les janissaires ne pouvaient aller en course. Une série d'incidents avait opposé les deux clans. Pour remédier à ces conflits qui engendraient de plus en plus de querelles et de jalousies, Mohammed Ibn Salah (janvier 1576 - juin 1568) réconcilia « les reniez avec les Turcs permettant, en 1568 aux uns et aux autres la solde de la course sans différence[41] ». Matelots et soldats étaient alors nombreux sur les navires sortant pour la course. Un ancien rapport nous apprend « qu'il n'y a point de frégate qui sorte [...] qui n'ait deux-cent-cinquante, trois-cents et jusqu'à trois-cent-cinquante hommes[42]. »

L'importance des équipages compensait souvent la vétusté ou la modestie de l'artillerie. Le duc de Beaufort l'apprit à ses dépens en 1665. Sadressant à Colbert, il lui fait remarquer : « vous considérez, Monsieur, s'il vous plaît, la force que ces gens sur leurs navires, les moindres ont trois-cents hommes, les moyens quatre-cents. Les nôtres sont bien inférieurs en équipages. L'amiral d'Alger en avait deux-cents plus que moi, tous gens choisis et qui avaient fait plusieurs campagnes[43]. »

Le nombre de soldats allait en s'accroissant. « Je vis en l'été 1641, dit d'Aranda, que les soixante-cinq navires corsaires et quatre galères qui lors furent en mer, chacun à sa fortune, étaient presque tous armés des soldats de la gamison[44]. »

D'après Savary de Brèves qui vint à Alger en 1605, voici le portrait et l'uniforme des janissaires : « ...tous rasés sauf les moustaches, bravement armés, très bien vêtus d'une tunique d'écarlate qui leur vient aux genoux, la plupart garnie de boutons d'or ou d'argent. Par-dessus : une longue robe de même étoffe. Comme coiffure, un bonnet rouge avec un petit turban. Aux jambes, des chausses d'écarlate et comme chaussures, des bottes de maroquins de divers couleurs. »

Tandis que les matelots n'avaient, pour coiffure, qu'une simple calotte de laine rouge, affirme Venture de Paradis.

Chaque janissaire embarqué, disposait d'un mousquet, d'une paire de pistolets et d'un sabre. Il recevait une couverture, mais n'avait pas droit à un lit ou à un petit coffre pour y mettre ses affaires personnelles. Les soldats autochtones ne portaient qu'un haîk (drap) qui leur servait d'habit et de couverture.

Cependant, ces soldats, réputés braves et craints sur terre, rencontrèrent, au début, d'énormes difficultés Ils devaient s'adapter à la vie sur les flots. Le mal de mer leur attirait le mépris et les railleries des matelots. Mais la discipline légendaire qui régissait la vie à bord finit par créer un climat serein.

Pour maintenir les effectifs indispensables, donner à la marine les moyens humains suffisants et compétents, motiver ce monde qui courait des risques à chaque instant, les dirigeants eurent recours à toute une série de mesures susceptibles d'assurer le bon niveau et garantir le succès.

Parmi les avantages, il y avait les primes d'embarquement, les parts qui revenaient à chacun lors des prises en mer et les salaires qui, depuis 1797, étaient accordés aux matelots[45] quand la course déclina.

A côté de ces profits matériels, il faut ajouter les promotions dans la hiérarchie : un simple marin pouvait finir sa carrière comme amiral et participer aux délibérations du Diwân sur les questions de guerre ou de paix[46].

[1] Grammont, *La course*, L'esclavage... p. 8.

[2] شهدت لك الاعده أنك ما وجد ... و ألحق ما شهد به الأعدا
Un des rares captifs qui dénigra les marins de la Régence fut le sieur de Roqueville qui pendant neuf mois, fut porteur d'eau à Alger. Il prétendait que lorsqu'on était en mer, les Algériens ne faisaient autre chose que « de prendre du tabac et dormir, » les pauvres chrétiens faisaient tout le reste. (Relation des mœurs et du gouvernement d'Alger, 1675) cité par E.Gaudissard, *Alger Barbaresque*, p ; 14.

[3] Lacroix, *Relation universelle*, T.II, p. 74.

[4] Délabré, *Tourville*... p. 13.

[5] Haëdo, *Topographie*, p. 15.

[6] Delvert, Le port d'Alger, p. 15

[7] Granimont, *Correspondance*... p. 141. Lettre du 1er août 1717.

[8] De Kercy, *Mémoires sur Alg*er, p. 50.

[9] De Grammont, *Histoire*... p ; 50.

[10] Al-Nafha al miskiya... in « L'Algérie vue par les voyageurs marocains à l'époque ottomane, » publication, commentaire et notes par M.Belhamissi, Alger, SNED, 1ère édit. 1979. 2ème édit. 1982, p. 62.

[11] Clément De Ligny et Yves De Lille, *Discours véritable,* cité par Turbet-Delof, l'A.B., p. 99 et B.C., p. 131. Cependant il est dit aussi que « plutôt que de se rendre, il mourut dans l'incendie de son vaisseau » (l'A.B., p. 155).

[12] Le combat eut lieu le 7 décembre 1683.

[13] Mezzo Morto, avant d'être promu Dey, en juillet 1683, reçut cinq cents coups de bâton et fut renvoyé, d'abord en course, « pour rétablir sa réputation. » On lui reprocha de s'être mal conduit devant l'ennemi. (Morgan, *Histoire des Etats Barbaresques* II, p. 11) ; Laugier de Tassy, *Histoire d'Alger*, p. 267.

[14] A.C.C.M. Série J 1365. Lemaire, Journal.

[15] Vallière (J.A.), *Observations sur le Royaume d'Alger*, publié par L.Chaillou in textes pour servir à *l'Histoire d'Algérie au XVIIIème siècle*, pp. 98-99.

[16] De Grammont, *Correspondance des Consuls de France*... p. 63.

[17] Ce Dey appelé Baba Hasan (1681-1683) avait la réputation d'être contre le désordre et les infractions à la paix.

[18] A.N.Marine B7/220. Egalement Plantet : *Correspondance*... I, p. 558.

[19] La Condamine, *Voyage in R.A*., 1954, p. 362.

[20] De Grammont, *Correspondance*... Lettre du Consul à MM. du Commerce, 10 juin 1738.

[21] Vallière (J.A.), Observations... « *Textes*. » p. 58.

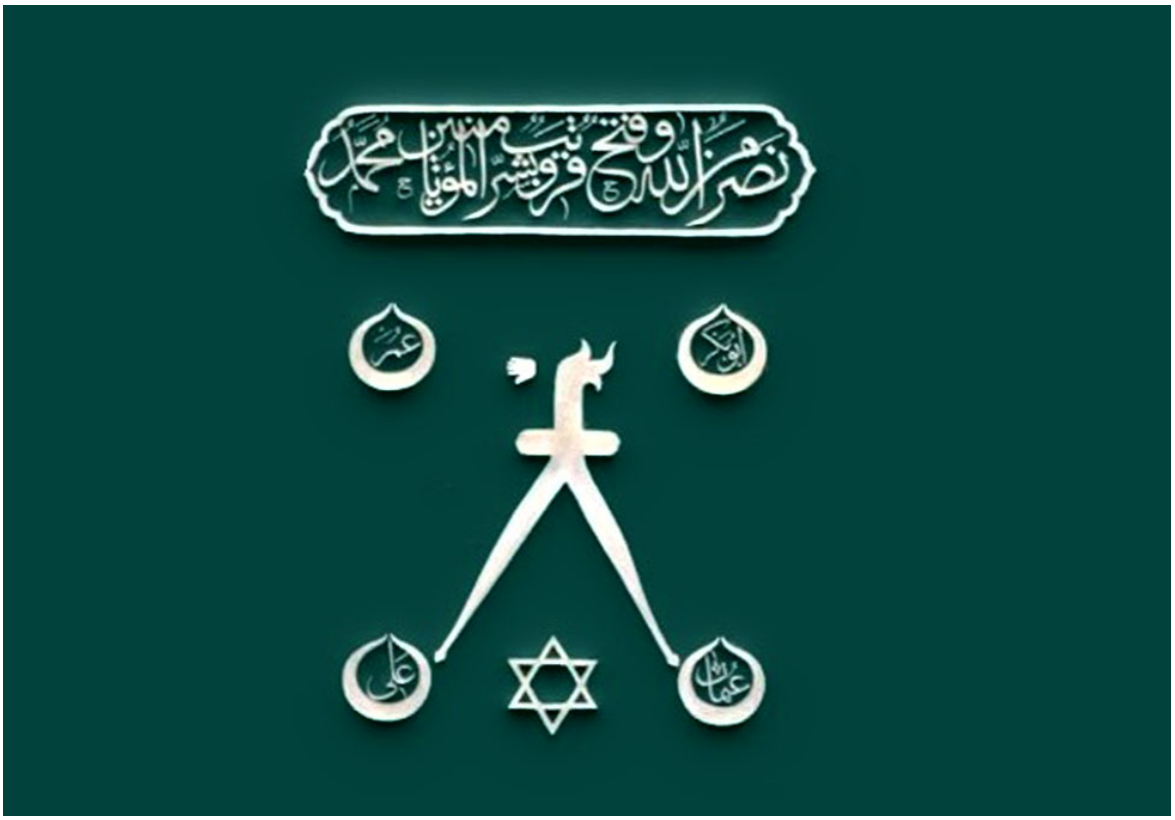
[22] A.C.C.M. Série J 1363, Lettre du consul Thomas, 8 décembre 1748.
[23] A.C.C.M. Série J 1364, Lemaire, Journal mai 1750.
[24] Ibid, août 1751.
[25] Vallière (J.A.), in « Textes, » p. 121.
[26] A.C.C.M. Série J. 1369, année 1763, *Lettre du consul* J.A. Vallière
[27] A.C.C.M. Série J. 1369, Lettre du 7 décembre 1763.
[28] A.N. Aff.Etr. (Quai d'Oisav), *Mémoires et Documents*, T. 10.
[29] A.N. Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, Afrique, t. 5 (1755-1830), p. 271.
[30] Les Janissaires étaient en général pauvres, rustiques, ignorants et arrogants. Aussi les Raïs et la population n'avaient pour eux que mépris. Les chefs de la régence au XVIème siècle furent presque tous des Raïs : 'Arrûdj, Khayr ad-Dîn, Hasan Ahgha, Salah Raïs...
[31] A.C.C.M., Série J 1352.
[32] A.N.Marine B7/89, (Petis de La Croix).
[33] Les pouvoirs du Captan Pacha étaient immenses. Tout ce qui se rattachait à la marine était sous ses ordres: personnel, arsenaux, côtes, îles et ports, garnisons et milices.
[34] az-Zahhar, *Mudhakkirât*, p. 119.
[35] Son palais sera occupé plus tard par le Général Commandant le génie en Algérie.
[36] Ch. A.Julien, *Histoire de l'Afrique du Nord*, II, P. 278.
[37] Broughton (E.), *Six Years Résidence in Algiers*, 1806-1812, London 1839-1842, édité par J. Bardoux, R.A., 1924, pp. 261-286.
[38] Hees (Th), *Journal d'un voyage à Alger*, 1675-1676, R.A. 1957, pp. 85-128.
En ville, l'amiral « possède plusieurs maisons, boutiques et magasins, une bandjaart (banadera, prison d'esclaves) qu'il loue, une grande quantité d'espèces et de joyaux. » Hees (T), *Journal d'un voyage*, R.A. 1957, p. 103.

[39] Shaler, esquisse... p. 42.
D'après Laugier de Tassy, les tombeaux des Raïs se distinguaient par un bâton d'enseigne et une pomme de mât du pavillon. *Histoire*, p. 185.

[40] Sur le personnel des bâtiments de guerre algériens : *Tachiîfât*, p. 29 (notes); Le Roy, Etat général... pp. 107-108.
[41] Aranda, *Relation*, p. 160, Haëdo, *Topographie*, p. 503.
[42] A.N.Aff.Etr.. *Mémoires et Documents*, T. 12, Algérie (1604-1719).
[43] *Lettre de Beaufort à Colbert*. Tunis 12 mars 1665, Plantet. *Correspondance des Beys*... I. p 177
[44] Aranda, op. cit. p. 162.
[45] Sous le règne de Mustapha Pacha (mai 1798 - juin 1805) la paie était de 4 boujous. On dit que le Dey releva les salaires de deux boujous.
Julien de La Gravière donne d'intéressants détails sur les dépenses au profit des marins et des navires d'Alger. Cependant, il n'indique ni ses sources, ni la période qui correspond aux chiffres donnés. Il affirme par exemple, « qu'un officier recevait un demi-boujou, les matelots enregistrés mais non embarqués n'avaient pour solde que 5,60 francs par mois avec deux livres de pain » (*Les corsaires barbaresques*, p. 74).
[46] Hamdân Khûdja, *al-mir'at* (Le Miroir), p. 118.

BACK NEXT

Khayr ad-Din Barbarossa couleurs



Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat

Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Six

LES ROIS DE LA MER

« *Infatigables laboureurs de la plaine liquide !* »

Impressionnante est la liste des célèbres Raïs d'Alger. La marine de la Régence fut, en effet, une des meilleures écoles navales du monde musulman à l'époque ottomane.

Ces capitaines furent, de tous les officiers de leur temps, l'objet de tant de crainte, d'horreur ou d'admiration que légende et vérité historique se confondent aisément dans leur vie et leur action et que, la plupart, ont déjà attiré l'attention des chroniqueurs et des historiens. Aussi, il n'entre pas dans le cadre de ce travail de consacrer, une étude exhaustive à chacun d'eux, mais simplement, de présenter, à travers une courte notice, les chefs qui ont marqué le plus la marine d'Alger, par leurs qualités d'organisation et de commandement.

Parmi ceux qui avaient commencé l'épopée de Méditerranée et fait trembler nombre de nations, les Barberousse tiennent la première place. On disait déjà « qu'ils étaient amis de la mer, ennemis de tous ceux qui voguent sur les eaux". »

'Arrûdj, appelé « Bras d'argent » ou encore « Une tempête sous un turban. » Le premier de la lignée fut 'Arrudj. Mais la courte période passée dans le Maghreb central ne lui permit pas de donner, à la marine, son savoir, son expérience et son courrage. Certes, de 1512 à 1518, il sut doter la Régence naissante d'une dimension méditerranéenne, lui assurer un embryon de flotte, la lancer dans les premières guerres contre l'Espagne mais il fut prématurément fauché par la mort, alors qu'il combattait les Espagnols entre Tlemcen et Oran.

Les Espagnols le connaisaient bien. Haëdo nous en a retracé le portrait physique et moral : « Jambes fermes, dignes d'un Achile, mollets de bronze clair déjà tailladées de mille blessures... Intelligent, de bonne volonté, naturellement fier, courageux, intrépide, généreux, popularité immense... habileté et courage... »

1. Khayr ad-Dîn (1464 ? -1546)

« *L'amant de la mer ...un des cent visages de la Méditerranée !* »

Originaire de Midly (Métilène)[1], une île de l'Archipel devenue ottoman en 1457, Khayr ad-Dîn ibn Ya'qûb serait né vers 1470. Avec ses trois frères : Arrûdj, Ishâq et Iliâs, leur vie en Orient est absorbée par l'aventure et la course.

A l'exception d'Iliâs, dont on ne connaît presque rien, les trois autres, impliqués dans le conflit opposant le Sultan Salim à son frère Qurqûd, doivent fuir et regagner le Maghreb. A quelle date ? On avance 1505.

Après un séjour à Djerba et Tunis, voici les frères Barberousse dans le Maghreb central vers 1510. Leur choix se porte sur Jijel mais la petite ville est occupée par les Génois. Il est facile de les en chasser. Les trois frères, en attendant mieux, se fixent à Jijel et s'adonnent à la course. Ils tentent à deux reprises, en 1512 et 1514, de s'emparer de Bijâya, entre les mains des Espagnols depuis 1510, mais l'échec les fait renoncer.

Profitant de l'appel lancé par Sâlim at-Tûmî pour éloigner les chrétiens établis à trois cents mètres de la ville d'Al-Djazâ'ir, dans une forteresse appelé Penon, les frères s'établissent à Alger, mais à leur propre compte. Ils étendent ensuite leur autorité vers l'Ouest du pays, encouragés par l'anarchie qui y règne. Ishâq est tué à Qal'at Bâni Râchid, en 1517, en soutenant un dur siège contre les Espagnols et leurs alliés Zayyânides. 'Arrûdj est aussi tué en 1518 entre Tlemcen et Oran[2].

Resté seul, Khayr ad-Dîn, face à une hostilité générale, rattache le pays à l'Empire Ottoman et reçoit aide et protection. Maître du Maghreb central, presqu'en entier, il réorganise l'administration, s'attache à chasser les Espagnols, et apporte son soutien aux Andalous opprimés par les Rois Catholiques.

Il repousse l'agression menée par Hugo de Moncade contre Alger, en 1518. Cette deuxième victoire sur un puissant adversaire consacre la valeur militaire et le prestige de chef de Khayr ad-

Dîn.

Le Penon d'Alger reste, depuis 1510, « l'épine placée dans le cœur de la cité. » Après de minutieuses préparations, il arrache la forteresse, rase ses bâtiments, et avec ses pierres construit la jetée. Le célèbre port d'Alger est né et la victoire est retentissante. Khayr ad-Dîn songe à la Tunisie. Il y porte la guerre pour châtier les Hafsides, trop complaisants à ses yeux avec les ennemis de la Régence. En 1534, il est à Tunis, mais l'expédition de Charles Quint, l'année d'après, met fin à ses tentatives. Pour laver sa défaite, en Ifriqiya, il dévaste les côtes espagnoles et italiennes, enlève des centaines de sujets de l'Empereur, et rend très périlleuse la navigation chrétienne en Méditerranée.

Rappelé à Constantinople, en octobre 1535, pour occuper un poste élevé dans la marine, il est remplacé par Hassan Agha.

Khayr ad-Dîn mourut en 1546, à 60,70 ou 80 ans ?

La chronique anonyme « *Ghazawât 'Arrûdj wa Khavr ad-Dîn* » ne tarit point quand il s'agit des qualités de ce héros de l'Islâm : Il est le saint, l'audacieux, l'intrépide, le généreux, l'invincible [...] Dieu l'assiste et le dirige tout le temps. Il est l'ami des savants, le protecteur des opprimés, le chef de la guerre sainte [...] la terreur des chrétiens. On ne peut compter ses victoires sur l'Infidèle. Il est cruel mais clément, brave mais humain [...] aimé et vénéré des bons Musulmans [...] redouté des ennemis...

Les sources européennes, quant à elles, sont très souvent défavorables. Hostilité, fureur et haine implacable caractérisent les écrits de l'époque les plumes espagnoles, en particulier, ont peint notre héros avec des couleurs odieuses : « fléau de la chrétienté, écumeur de mer, ennemi de toute civilisation[3]. » Il est vrai qu'il tint en échec André Doria, Hugo de Moncade et Charles Quint.

Après avoir quitté Alger, il s'illustra dans la bataille de Préveza en 1538. Ayant groupé sous ses ordres cent-cinquante navires dont soixante et une galères, construites, dit-on, sur des plans de son invention, il remporta sur le célèbre amiral espagnol, la victoire après laquelle « le pavillon de Sulaimân flotta souverainement sur toute l'étendue de la Méditerannée. »

Les Barberousse furent d'authentiques héros du monde musulman au XVIème siècle. La partie algérienne de leur vie est à l'origine de leur gloire. C'est, ici que leur génie, leur audace et leur foi ont accompli des miracles. D'un pays déchiré, occupé, menacé, ils ont fait un Etat organisé, doté d'une armée et d'une marine, jouant déjà son rôle dans le concert des nations de l'époque.

« On ne peut s'imaginer, disait d'Aranda, la raison pour laquelle son [Barberousse] gouvernement [...] ait pu durer si longtemps, rendant ce trou redoutable à toute l'Europe[4]. »

Sans quoi, il n'aurait peut-être pas mérité tant de gloire.

2. Arnaout Mami

Albanais d'origine[5], son influence à Alger fut si grande que Haëdo en fit le 25ème roi. Pourtant, il ne figure pas sur la liste officielle des dirigeants de la Régence.

Son histoire est extraordinaire. Tout jeune, il fut remis en tribut au sultan Ottoman. Il devint, par la suite l'esclave de Qara 'Ali, corsaire et capitaine d'Alger. Ses qualités et aptitudes le portèrent en septembre 1575 à la tête de la Taïfa, cette fameuse corporation de Raïs dont dépendait, alors, en grande partie, la vie économique de la Régence. De 1583 à 1586, ses exploits en mer ne cessèrent jamais. Il captura la galère espagnole El Sol (le soleil) et confisqua les papiers de Cervantès (au large des Saintes Maries de la Mer en Camargue). D'après Haëdo, Arnaout Mami aurait quitté Alger pour Tunis, puis Tripoli ou il aurait été successivement Pacha, ce qui n'est pas prouvé.

Dans ses lettres[6], adressées d'ici au Duc de Toscane[7], on sent l'homme doux, affable, humain et combien différent des personnages décrits par les auteurs européens. Bien au contraire, sa correspondance exprime une grandeur d'âme, une générosité et une finesse qu'on chercherait vainement chez beaucoup de princes.

« Me confiant, dit-il dans l'une d'elles, dans la grande libéralité de Votre Altesse, je lui envoie l'écrivain de la galère « Saint Paul de Malte » et même s'il est une personne d'une qualité telle qu'il serait digne de rester entre mes mains, je l'envoie tout de même pour prier Votre Altesse, qu'elle soit servie de donner la liberté à Mustapha, écrivain de Mourad Raïs qui se trouve entre les mains de votre Altesse, laquelle je prie encore et supplie de vouloir bien ouvrir la porte pour pouvoir racheter ou échanger les Turcs pour les chrétiens et ne vouloir que personne ne meure dans l'état misérable de l'esclavage, parce qu'il est une chose ordinaire que la fortune change et que, ceux qui aujourd'hui gagnent, demain perdent, surtout dans les affaires de guerre ou les vassaux et les sujets de Votre Altesse sont tellement actifs ; et si Votre Altesse, avec son habituelle libéralité, me fait cette grâce de donner la liberté au dit esclave, je resterai esclave à Votre Altesse et je ferai, en son service, tout ce qu'on verra être possible de se faire si, Votre Altesse veut en faire l'expérience. Je n'ai rien d'autre à dire, sinon que Dieu garde la Sérénissime personne de Votre Altesse, comme elle le désire. D'Alger, 1577[8]. »

3. Salah Raïs

D'origine arabe, Salah Raïs, natif d'Alexandrie, fut élevé très tôt parmi les Turcs. C'était l'époque de la conquête de l'Egypte par le Sultan Salîm. Il passa ensuite en Turquie puis au Maghreb.

Il servit, au début, sous le commandement de Khayr ad-Dîn. Il sillonnait la mer entre la France et l'Espagne, portant de rudes coups aux côtes ennemies. En mai 1552, une nouvelle promotion allait lui permettre de prouver ses capacités. Il fut nommé Beylerbey, à la tête de la Régence. Il donna alors une impulsion nouvelle à la marine d'Alger.

Il captura, en 1553, près du Détroit de Gibraltar, six navires portugais qui venaient d'entrer dans le port de Velez. Ses pressions sur les côtes marocaines allaient s'accentuer. L'automne de la même année, une flotte de quatre-vingt-deux voiles avait pour mission de se rendre dans les parages de Mélila, porter vivres et munitions. Il préparait une expédition contre le Sultan du Maroc.

Mais deux préoccupations l'avaient absorbé jusqu'à la fin de ses jours : Oran et Bougie ! L'occupation espagnole de ces deux points sur le littoral algérien le tracassait.

En juin 1555, il décida le grand coup. Il lança contre les Espagnols, accrochés depuis 1510 dans la capitale des Hammadites, une véritable armée de terre et de mer. Trente mille hommes prirent la route vers l'Est. Ils furent rejoints par trois mille marins. Le siège fut dur et les combats meurtriers. Le succès fut total et la célèbre ville fut libérée. La prise de Bijâya ne fut pour le Beylerbey qu'un stimulant. Il voulait Oran ! Mais les forces dont il disposait n'étaient pas suffisantes et le « présidios » était puissamment fortifié et efficacement défendu. La dernière place qui restait aux Espagnols n'allait pas céder facilement.

Pour « jeter les chrétiens à la mer, » Salah Raïs dépêcha son fils Muhammad réclamer des renforts au Sultan ottoman ; le succès de Bijâya pouvant décider le monarque à satisfaire le chef de la Régence !

En effet, Sulaymân y consentit d'autant plus volontiers que ses vaisseaux allaient servir en Méditerranée occidentale la politique de son allié, le Roi de France[9]. Une flotte formée de quarante galères et montée par six-mille hommes fut envoyée sous le commandement d'un converti, 'Ali Portuco. Elle devait arriver à Alger dès le printemps 1556. En attendant, les préparatifs, ici, furent accélérés. Troupes et munitions affluaient et les galères étaient déjà mises en état de prendre la mer.

L'Espagne tenta de prévenir le coup : Oran reçut vivres et fournitures militaires, mais surtout de l'artillerie.

Quand la flotte ottomane arriva à Bijâya, la marine algérienne pouvait aligner trente bâtiments bien armés. De Bijâya, on passa directement du côté d'Oran. Salah Raïs voulait épargner la flotte d'une épidémie qui dévastait la capitale et, en même temps, gagner du temps et surprendre l'ennemi. Malheureusement, le célèbre Raïs fut lui-même atteint de la peste et en mourut. Le projet contre Oran sera poursuivi par son successeur Hasan Corso, et par ses fidèles lieutenants.

Salah Raïs a été jugé moins sévèrement que les Barberousse dont il avait suivi les campagnes.

« Homme d'une grande valeur, recherchant les entreprises périlleuses et ne reculant devant aucun danger... ses expéditions maritimes l'avaient rendu la terreur du nom chrétien... Au courage le plus bouillant, Salah Raïs alliait la prudence la plus consommée, fruit de l'âge et d'une longue expérience[10]. »

4. Murad Raïs

D'origine albanaise, Murâd Raïs, sans avoir été Beylerbey, fut le véritable maître d'Alger « au moment où M.de Brèves, ambassadeur D'Henri IV y vint en 1606. » C'est un des capitaines les plus connus en Europe nous dit ce visiteur[11].

Il s'était d'abord distingué dans la guerre de course contre les navires français, ce qui détermina Jacques de Germingny à réclamer, auprès du Sultan « un châtiment exemplaire contre lui[12]. ». Il s'était distingué, surtout par son courage et ses initiatives lors du fameux siège de Malte, en 1565.

D'après Haëdo, Morat Raïs résida à Alger, partant souvent en course, faisant de grosses prises et bien du mal à la chrétienté. Les captures le rendirent si riches qu'il devint un des plus grands corsaires d'Alger « et un de ceux qui nous châtièrent le plus durement de nos péché » [...]

Sortant d'Alger en 1578, au mois de janvier avec huit galiotes, partie à lui, partie à cinq autres Raïs de ses amis [...] passa alors en Calabre avec ses vaisseaux, resta en relâche pendant assez longtemps [...] un matin, près de Policastro il découvrit deux galères de Sicile dans lesquelles se rendait en Espagne le Duc de Terranova [...] qui gouvernait la Calabref...] la Sainte Ange fut gagnée très aisément [...] le gouverneur se sauva[13].

En mai 1582, affirme Haëdo, il partit d'Alger, passa à Salé et atteignit l'île de Lancelot (Canaries). Là, « il fit amener les voiles et mettre en panne jusqu'à la nuit, pour qu'on ne pût pas l'apercevoir du rivage. Il profita si bien de l'obscurité qu'il débarqua tout au matin avec deux-cents-cinquante hommes mousquetaires qui saccagèrent l'île[14]. »

Certaines sources le décrivent aussi comme le précurseur de la course salétine. En 1585, il quitta Alger avec trois de ses galiotes de combat, se hasarda dans l'Atlantique et fit route vers les îles Canaries. Il mit à sac la ville de Lanzarotte, captura trois-cents personnes dont la famille du gouverneur. Malgré une escadre de quinze galères lancée à ses trousses, Mourâd Raïs réussit à regagner Alger « sans que le général des galères espagnoles qui l'attendait au Détroit avec des forces supérieures puisse s'y opposer[15]. »

Ecrivant au Beylerbey d'Alger, le Sultan Murâd notifiait en 1591 « le Baile (Lorenzo Bemardo) dans une requête, s'est plaint de ce qu'un certain Raïs Murad, corsaire d'Algérie, a armé en course une de ses galiotes et qu'il a pris avec ses hommes, dans le golfe de Venise un vaisseau de Spalato[16] avec ses biens et marchandises[17]. ».

Son activité ne se ralentit jamais, En 1595, il fut nommé amiral d'Alger. A soixante ans (vers 1606) « il bourlinguait encore aux quatre vents de la Méditerranée. »

5. Ali Pacha - 'Uldj Ali

« Il passait, dit Albertus Folieta, pour le plus grand marin que le monde eût vu depuis Khayr ad-Dîn". Son histoire va nous monter la justesse de cette opinion[18]. »

Etait-il un Napolitain « qui se fit Turc pour pouvoir se venger d'un comité qui l'avait soufflété "comme le dit Haëdo[19] ? » Ou, était-il Calabrais qui prit le turban comme l'affirme Brantôme ?[20] »

Né en Calabre vers 1508, plus exactement près du Cap Colonne, à Licatelli, un village de la côte, d'une famille de pêcheurs, il fut enlevé, en 1520, par Khayr ad-Dîn lui-même. Enchaîné au banc de la chiourme pendant quatorze ans, en qualité d'esclave du Grand Seigneur, 'Ali connut les affres de la captivité et décida, à trente-quatre ans d'embrasser lIslâm. Une nouvelle vie commençait pour lui. Son courage, lors des grandes batailles, allait l'imposer aux autres. « Avec toutes ses malices, écrit le père Dan, il ne fut pas moins vaillant qu'ingénieux et rusé comme il le fit bien paraître en diverses entreprises. » En 1565, il prit la succession de Darghût (Dragut), tué dans les combats de Malte. « Il montra une telle bravoure, dit Cervantès, que sans s'élever par les moyens et procédés louches auxquels, pour avancer ont recours la plupart des favoris du Grand Turc, il devint Beylerbey d'Alger en 1568[21]. »

A peine nommé à la tête de la Régence, il se lança dans la lutte contre les Espagnols. Il leur prit Tunis en 1569 et participa à la fameuse bataille de Lépante[22] où il commandait en qualité d'Amiral. Il donna de si hautes preuves de courage et d'expérience que peu s'en fallut qu'en ce combat naval avec cent vaisseaux, il ne détournât le cours de la victoire qui penchait déjà du côté des Chrétiens comme l'écrit Dan[23]. Sous une pluie de projectiles, il alla seul, reconnaître la flotte chrétienne, en compter les bâtiments et en évaluer les forces. Cet acte audacieux le mit en relief. Il reçut le glorieux surnom de Kilidj (l'épée) ainsi que le haut grade de Kaptan Pacha.

Dès le lendemain de la défaite musulmane, il entreprit de reconstituer les flottes islamiques et reprit, en 1574, la Goulette aux Espagnols et Tunis également[24].

Infatigable, il guerroyait en Perse, en Géorgie et sur les côtes de Marve sans perdre de vue les problèmes du Maghreb dont l'unification le préoccupait tant. Il surveillait, attentivement, la politique des souverains chérifiens qui cherchaient à s'allier à l'Espagne contre la Régence. Il rêvait d'en finir avec des monarques alliés à l'Infidèle et de faire de l'Afrique du Nord, un pachalik dont Alger aurait été le centre politique. Il voulait concrétiser un rêve cher aux grands Beylerbeys tels que Khayr ad-Dîn et Salah Raïs. La réalisation de ce projet aurait eu des conséquences inattendues dont la reconquête de l'Espagne. L'opération aurait été facilitée, là-bas, par la présence de plusieurs milliers de Musulmans en armes. Mais des calculs politiques sordides entravèrent les généreuses intentions. « Fort heureusement, écrit de Grammont, la défiance jalouse du Diwân de la Porte ne cessa pas de mettre des entraves à la réussite de ce projet dans la crainte que les futurs pachas du Gharb ne se rendissent indépendants[25]. »

La résurrection si rapide des forces musulmanes et leurs succès retentissants attirèrent l'attention des dirigeants chrétiens sur 'Uldj 'Ali dont la réputation grandissait chaque jour. Dès 1572, le Pape Pie V, par l'intermédiaire du Cardinal Alexandrini conseillait à Philippe 13 d'Espagne de chercher à séduire ce grand amiral par l'offre d'un gouvernement en Espagne ou en Sicile et « quand même cette tentative n'aboutirait pas, elle n'en serait pas moins utile en attirant les soupçons de Sélim sur l'amiral, le seul homme capable, par sa valeur et son habileté, de soutenir les affaires de cet Empire[26]. »

Le besoin de s'opposer aux entreprises espagnoles et portugaises autour de la presqu' île arabique avait entraîné la formation et l'entretien d'une flotte musulmane dans la Mer Rouge. Mais on transportait matériels et galères démontés, jusqu'au Caire et de là, vers Suez, l'opération s'avéra très difficile, lente et coûteuse. Plus de la moitié des convois se perdait en route, dans les déserts.

'Ali Pacha mit toute son expérience, son prestige à démontrer au Sultan les avantages de la percée d'une voie d'eau. L'idée d'un canal de Suez était née. Malheureusement, le projet fut plusieurs fois ajourné à cause des guerres contre la Perse.

Le grand marin mourut le 27 juin 1587 et avec lui ses rêves grandioses. Il ne put aussi réaliser le grand dessein qui le hantait : la fondation d'un Etat unique comprenant tous les royaumes de l'Afrique du Nord. « La réalisation de ce grand rêve qui eut, peut- être, donné la Méditerranée à l'Islâm, fut toujours entravée par les défaillances du Grand Diwân. »

C'est ainsi que l'ancien berger et l'ancien esclave devint le personnage le plus célèbre de l'Empire, après le Sultan. Il fut, écrit Defontin Maxange, « le plus redoutable des marins renégats, le plus puissant des pachas algériens, le plus illustre des corsaires et amiraux de l'Islâm [...] Un corps et une âme cuirassés contre le malheur. » De 1530 à 1587, plus d'un demi-siècle de combats, sur terre et sur mer, par une haine farouche du chrétien, notamment en Espagne, telle fut l'action prodigieuse menée par 'Ali Pacha Raïs.

6. ‘Ali Bitchin

D’origine italienne (il s’appelait Piccinino), ‘Ali serait venu volontairement à Alger, poursuivre son métier de corsaire qu’il pratiquait déjà dans l’Adriatique[27]. D’autres disent qu’il aurait été d’abord captif, puis affranchi par le Caïd Fath Allah[28].

En tout cas, sa présence à Alger est attestée, dès 1599, et on s’accorde à trouver le personnage « fascinant, intelligent, grand seigneur à ses heures. »

De 1641 à 1645, il fut le chef incontesté de la Taïfa, et l’homme fort de la capitale. Il sortit vainqueur dans le conflit qui l’opposa aux Pachas envoyés par la Porte. A la puissance de l’argent, il joignit celle de la politique : il avait pour lui les Raïs, les janissaires, les Coulouglis, les Maures et les Kabyles. Un accord signé, le 22 décembre 1644, entre lui et le R.P. Hérault au sujet du rachat des captifs est révélateur. ‘Ali y est mentionné comme « gouverneur et capitaine général de la mer et terre d’Alger, » ce qui confirme la forte position occupée par ce nouveau maître.

Sa fortune était des plus colossales. Malgré les pertes subies, en hommes et en navires au combat de la Velone, en 1638, contre les Vénitiens, ‘Ali disposait à Alger d’un bagne privé abritant de cinq-cents à huit-cents esclaves, deux palais luxueux, des dizaines de bâtiments pour la course, des centaines de captifs répartis entre sa flotte et ses domaines. Sa bonté était reconnue de tous. Dans son bagne privé, « une chapelle de trois cents places était pleine à craquer tous les dimanches[29]. » Le Père Hérault, rarement tendre pour ceux d’Alger, reconnaît à ‘Ali Bitchin, beaucoup de qualités : « Il faut avouer dit-il, que c’était un grand esprit, doué d’une grande prudence humaine, fort généreux, courageux au possible, politique au-delà du commun des Barbares[30]. »

Il fit construire, dans la capitale, l’une des plus belles mosquées[31] et, avant de mourir en juillet 1645, « il donna la liberté à tous ses renégats et renégates, toutes ses esclaves noires et à quatorze chrétiens[32]. »

7. Bakir Pacha[33]

Bakîr était un grec converti. « Il avait l’esprit vif, rusé et dissimulé, il était éloquent et intrigant, prodigue, hardi et perfide. » A vingt ans, il fut roi de Tunis, mais il dut quitter vite son royaume et se retirer à Alger avec ses deux galères et « de grand prince qu’il était, il devint fameux corsaires. » Si Alger le reçut durant quatre ans, c’était parce que ses galères « les meilleures du monde, devaient rendre comme elles ont fait, cette ville-là, la plus redoutable. »

En 1652, il sortit en croisière avec deux navires. Mais une furieuse tempête l’attendait ; son bâtiment fut jeté sur les rochers du Cap Nègre. Des centaines de matelots furent engloutis par les eaux. Rares furent ceux qui, à la nage, regagnèrent la côte. Bakir était de ces derniers, mais pas pour longtemps : un furieux coup de mer le fit tomber et une vague violente porta sur lui une planche qui le tua[34].

8. Hasan Barbiere

Une figure bien singulière ! D’origine portugaise, il servit longtemps dans la marine algérienne après avoir embrassé l’Islâm. *La Gazette de France* de 1665 (p.356) en fait un amiral de la Régence[35]. Il avait cent-cinq ans lorsqu’il s’opposa à l’escadre du duc de Beaufort en juin 1665, En effet, ce dernier vint attaquer une division algérienne sous le canon même de la Goulette. Le capitaine Des Lauriers qui commandait « l’Etoile » se trouva soudain en face d’un bâtiment algérien de cinquante canons et de six-cents hommes d’équipage. Le combat se termina par la mort du Raïs Hasan dont le navire fut incendié mais aussi par la mort de Des lauriers et du capitaine de Loire[36]. »

9. Raïs Bostandji Muhammad

Il commandait la frégate « L'Oranger » de 22 pièces et 80 hommes. En février 1686, la guerre entre la France et la Régence faisait rage et la marine d'Alger fit preuve d'une activité débordante. Bostandji mit la main sur le « Marie Françoise » du Havre, chargé à Rouen et le conduisit à Salé. Une fois le navire déchargé, il fut incendié. On prête au Raïs ce propos : « Lé Roi de France brûle, il faut faire de même[37]. »

Le Raïs fut capturé par les Anglais et emmené à Cadix puis remis en liberté sur demande de Hadj 'Ali (Mezzo Morto). Sur cette arrivée à Alger, le consul de France Piolle écrit : « le 28 septembre 1687, M. le Duc de Gravistour (anglais) est arrivé avec une escadre de 6 frégates de guerre, une flûte et le vaisseau qu'ils ont pris... armé de Mores du pays que les Anglais ont vendu à Cadix et emmené le dit navire corsaire avec le capitaine Bostandji, le forban qui prit le navire français [le Marie Françoise] commandé par Deval il y a un an.

Le 1er octobre : « On a débarqué Bostandji en triomphe ce matin. Son navire doit entrer ce soir[38]. »

Mais lors du bombardement d'Alger par Duquesne en 1688, le bâtiment du Raïs fut coulé[39].

10. 'Ali Bouchi[40]

Il était de Cherchell ainsi que son équipage. Il pratiqua la course pendant des années, mais un jour, il s'empara, avec une galiote de trois canons et huit pierriers, d'une barque française. Craignant les foudres du Dey, il se retira avec sa prise à Tétouan. Nous avons vu, dans le chapitre consacré aux déboires des capitaines et des sanctions qui s'abattaient sur eux en cas de faute grave. 'Ali fut pourchassé, dépouillé de ses biens et mourut dans la misère pour avoir désobéi au Dey.

11. Hadj Musa

« Connu depuis longtemps pour un homme modéré et des déportements duquel nulle nation européenne ne s'est jamais plainte » nous dit le Consul Lemaire[41].

En décembre 1749, il mit la main sur la corvette « la Marguerrite » de Vannes, expédiée pour la traite des noirs et commandée par Gervaiseau qui avait fait feu sur les Algériens, les prenant, disait-il, pour des Salétins.

En août 1751, il rencontra, à la hauteur de Lisbonne, un vaisseau battant pavillon français. En réponse au signal habituel, l'invitant à produire le passeport, le capitaine répondit par des coups de canon. Pourtant, Hadj Musâ avait, plus d'une fois, montré des égards pour le pavillon de Sa Majesté et voulut, cette fois encore, éviter l'incident. Malgré les protestations de son équipage, le Raïs laissa partir le navire étranger[42].

12 Hadj M'Barek

Il avait la réputation d'être « fougueux, actif, infatigable, excellent marin, audacieux jusqu'à la témérité. » Devenu l'effroi des Chrétiens, il ne cessa de frapper les côtes espagnoles dont il connaissait les moindres sinuosités. Sa tactique ? La surprise et la rapidité dans les opérations. Il s'abattait sur les riverains comme la foudre et repartait avant même que l'alarme eut pu être donnée.

Il sillonnait la Méditerranée à son aise et ce, de 1741 à 1763. Le registre des prises maritimes a consigné ses exploits sur les Portugais, les Hollandais et les Majorquins[43].

13. Hadj Muhammad Qubtan

Etait déjà célèbre sous le règne de Muhammad Ibn 'Uthmân Pacha. Az-Zahhâr, se référant à « ce qui était consigné sur les registres des Raïs[44] » dit que ce capitaine, durant ses sorties en mer, captura, au total vingt-quatre mille prisonniers. Il combattit les Espagnols en 1775 et participa aux guerres de 1783 et 1748 devant Alger.

Sous le règne de Hasan Pacha, il lutta avec bonheur contre les Génois, les Sardes et les Hollandais.

14. Muhammad Ibn Zurman

Ibn Zurmân montait la corvette remise par la France, pour compenser la destruction, par les Napolitains, de la saëta algérienne, en 1792, près des côtes de Provence.

En 1796, il entreprit la guerre contre les Portugais dans l'Atlantique. Il surprit un jour une escadre qu'il croyait ennemie. L'accrochage fut fatal, la bataille dura plus de cinq heures. Mais on s'aperçut qu'on avait affaire à un bâtiment anglais, la méprise était si grave que le Raïs n'osa pas retourner à Alger.

Le règne de Mustapha Pacha (1798-1805) fut riche en hommes de mer : cinq cents Raïs dit az-Zahhâr ! Les uns pilotaient des bâtiments de guerre, les autres étaient sur des bateaux de lignes, enfin une troisième catégorie attendait l'occasion d'embarquer[45].

15. Hamîdû Ibn 'Ali (Raïs Hamidou)

Le dernier des géants de la marine d'Alger[46] ! Il fut rendu célèbre par les périlleux exploits dont il était passé le grand maître. Il ramena à Alger, par dizaines, navires de guerre et bateaux de commerce et dut braver les marines les plus puissantes.

Qui était le héros ? Ce n'était ni un Turc, ni un coulougli, ni un converti, mais un arabe, enfant d'Alger, issu d'une tribu montagnarde indépendante des environs. S'il était beau ? « Comme un abencirage » répond Mrs Broughton[47]. A dix ans, il fit son entrée dans la vie active comme apprenti tailleur, mais il découvrit vite qu'il n'était pas né pour ce métier pacifique. Tout jeune, il aimait écouter les récits des Raïs revenant d'une dangereuse expédition. Il brûlait du désir de marcher sur les traces de ces champions de la Régence.

Aussitôt, il s'embarqua comme mousse à bord d'un corsaire algérien « et le mousse devient matelot, le matelot officier, l'officier capitaine. » Grâce au contact avec la mer et son monde, il apprit plusieurs langues. Il parlait couramment l'anglais et l'italien.

Les premiers succès le firent connaître et apprécier. Le Bey d'Oran lui confia d'abord un de ses chébecs, puis le commandement de sa flotte. Un incident en mer allait illustrer Hamîdu. Trois chébecs, sous sa conduite, affrontèrent deux polacres de guerre espagnoles et, au lieu de fuir, le jeune et téméraire Raïs força, par des manœuvres habiles, les unités ennemies à s'éloigner.

Le Dey Hasan (1791-1798) appréciait beaucoup les gens de courage et portait un grand intérêt à la marine du pays. Il confia à Hamîdu un superbe navire de douze canons, monté par soixante matelots. Les captures succédèrent aux captures. Napolitains, Portugais, Espagnols, Maltais, Génois, Grecs étaient ramenés à Alger avec leurs navires et chargements.

Hélas! Une vie si intense ne pouvait échapper quelquefois à l'adversité. Un jour, à la Calle, pendant la relâche, un violant coup de vent emporta le chébec du Raïs et malgré les efforts de l'équipage, l'ouragan brisa le bateau sur les rochers. La colère du Dey était prévisible. Sans attendre, Hamîdu se réfugia à Tunis, puis à Constantine, avant d'être pris et ramené devant le Dey. Le pardon acquis, les croisières de nouveau ! Les affrontements avec l'ennemi furent permanents. La frégate algérienne construite par l'espagnol Maestro Antonio charpentier à Alger, donna une dimension nouvelle à l'activité de Hamîdu. Armée de quarante canons, cette unité était, aux dires des spécialistes, un chef d'œuvre. Belle, fine voilière, excellente à la mer, elle était le vaisseau préféré du Raïs qui ne voulait jamais s'en séparer.

C'est avec un tel bâtiment que ses exploits suscitèrent admiration des uns et rancœur des autres. Hamîdû, las de coups de main faciles, voulut s'illustrer par des coups d'éclat. Il cherchait les victoires militaires : la capture d'un important navire de guerre, par exemple ! Le rêve devint réalité par la prise d'un vaisseau portugais de quarante-quatre canons et deux cents quatre-vingt-deux prisonniers, en 1207 de l'Hégire (1802-1803). C'était la victoire de l'année. La joie, l'enthousiasme couvraient tout Alger, « un jour de fête » dit ach-Charîf az-Zahhâr. C'est avec « la Portugaise » que le célèbre Raïs devait tailler en pièces des escadres ennemies. Le registre des prises maritimes, « *Tachrîfat* » étale les longues listes des bâtiments tombés entre les mains des Algériens à cette époque. Mais après tant de triomphes, la frégate connut une triste fin (Elle fut brûlée par les Anglais en 1816, lors de l'expédition de lord Exmouth).

La célébrité, à l'époque, avait ses inconvénients. Jalousé, Hamîdu, pour des raisons restées obscures, fut exilé par le Dey à Bayrût, jusqu'à l'avènement de Hadj 'Alî Dey al-Ghassâl (novembre 1807- février 1809). Celui-ci le rappela et le chargea particulièrement de l'organisation de la marine.

La guerre contre les Tunisiens le rebutait, mais il devait la diriger sur mer. Jusqu'en 1814, il la soutint à contrecœur. Le 28 Rabî' II (17 mai 1811), il se rendit maître d'une frégate tunisienne qu'il ramena à Alger après un brillant combat. L'escadre algérienne se composait de six bâtiments de guerre et de quatre canonnières. Les Tunisiens lui opposèrent douze navires de guerre, mais la vraie bataille n'engagea que la frégate de Hamîdu et celle qu'il ramena à la fin. « Notre frégate dit un document, a eu quarante et un morts et celle des Tunisiens, deux-cent-trente, que Dieu ait pitié d'eux et de nous, car nous sommes tous Musulmans et qu'il daigne favoriser notre avenir ! Amin[48] ! »

Guerre contre les Tunisiens, mais aussi guerre contre les Grecs qui devinrent, à cette époque, de redoutables ennemis des Musulmans. Il mit la main sur plus de vingt de leurs navires, chargés de blé et de diverses marchandises, ainsi que trois corvettes non armées.

Dans la crise algéro-américaine, Hamîdu fut le principal acteur. L'affrontement -allait précipiter la fin d'une vie glorieuse et couronnée de succès.

L'armistice, signé en 1793, entre la Régence et le Portugal, ne manqua pas d'avoir des répercussions sur les relations algéro-américaines[49]. Sous l'égide de l'Angleterre, l'accord conclu pour un an, permit aux corsaires d'Alger de s'emparer de navires américains transportant du blé pour la France. Les bâtiments de Lisbonne qui s'opposaient à l'escadre algérienne, regagnèrent leur base laissant le champ libre aux Raïs dans cette zone stratégique.

Le 8 octobre de la même année, les voiliers « Thomas » et « Hope » et le shooner « Despatch » furent capturés. Trois jours après, vint le tour des bricks « George, » « Oliver Branch » et « Jane » puis du shooner « Jay". » Le 18 du même mois, un chébec d'Alger, de vingt canons s'emparait de « La Minerve » de Philadelphie, puis du « Président » qui fut mis à sac, et son équipage ramené à Alger.

La crise se prolongea jusqu'en 1795 ; ensuite, un traité fut signé. Il engageait les Américains à verser à la Régence un tribut annuel de vingt-cinq mille soltani or (az-Zahhâr parle de deux millions et demi de douros et trois bâtiments de guerre). Cette somme fut régulièrement remise jusqu'en 1810 puis suspendue après opposition du Congrès. La tension entre les deux nations allait en s'aggravant. De défis en menaces, on en vint à la guerre.

On lit dans les « *Tachrîfât*, » les détails des sorties vers les lieux de rencontre ou les champs de bataille : « Le dimanche 22 du mois de Cha'bâne 1227 (1812), ont été désignés trois navires de guerre pour aller croiser dans l'Océan et courir sur les bâtiments américains, hollandais, suédois et danois dans les parages qu'ils fréquentent [...]. Que Dieu leur donne la victoire et le salut pour compagnons[50] ! »

Les affrontements durèrent de nombreux mois. Début 1815, une division américaine composée de trois frégates, un sloop, un brick et trois shooners, surveillait depuis des semaines le détroit de Gibraltar. Elle mit la main sur deux vaisseaux de la Régence, l'un dans le port de Carthagène et l'autre à Alicante. Le 15 juin, à hauteur du Cap Gat, un violent engagement tourna à l'avantage des Américains, grâce à l'effet de surprise.

Hamîdû, bien que grièvement blessé, restait lucide et de son poste de commandement dirigeait, lui-même, les opérations et la manœuvre de son navire, lorsqu'un boulet de 42, lancé par « la Guerrière » vint couper le bâtiment en deux. Avant de rendre l'âme, Hamîdu recommanda à ses collaborateurs, de jeter son corps à la mer, pour qu'il ne tombe pas entre les mains de l'ennemi.

« La mort de ce chef, écrit Dupuy, n'arrêta pas tout de suite l'héroïque défense des pirates. Il fallut, pour qu'ils se rendissent que « l'Epervier » leur lâcha neuf bordées consécutives[51]. »

Devoulx qui n'a jamais été tendre pour la marine algérienne, ni pour ses officiers, ne put s'empêcher de dire au sujet de la fin tragique de Hamîdu : « Mort glorieuse et digne d'un brave, il expira sur le banc de son commandement, calme et intrépide sous les feux d'une division américaine qui l'avait surpris [...] et à laquelle il tenait honorablement tête[52]. »

16. Sur les traces de Hamîdû.

Les trente dernières années de la Régence furent riches en hommes d'action qui, dans les conditions les plus désavantageuses, accomplirent des prouesses. Sans se laisser abattre par les problèmes internes et les difficultés externes, les succès succédaient aux succès. Ils allèrent ainsi « jusqu'au bout. »

On peut citer : Al Hadj Ya'qûb, Qara Denzlî, Al Hadj Muhammad al Islâmî[53], Muhammad Oua'lî, Kourdoughlî Allouach, Ahmad Raïs, Hadj Slîman, Nu'mâne, 'Abbas, Ahmad Zmîrlî, Hadj 'Ali Tatâr « qui avait tué un capitaine français, fut arrêté puis relâché, » Ibn Tâbaq « qui combattit les Espagnols même sous les forteresses de Barcelone. » Il était sur le grand brigantin armé de trente-six canons. Il y avait également Dahmane Oulid Bâba Cherif « homme courageux et expérimenté, » Qadûsî, Mustapha Qahwâdjî, 'Ali al-Bouzarrîî, Brahim oulid at-Têurdjmân.

Tous ces capitaines avaient raflé à l'ennemi, et avec une marine décadente, des dizaines de bâtiments, avaient riposté avec détermination aux attaques et contraint l'adversaire à ne se hasarder que prudemment dans l'Océan et la Mer Blanche.

Ainsi, la marine algérienne fut une école de haute formation pratique. Elle fournit à l'Empire ottoman, des officiers Je premier rang. Les principaux furent Khayr ad-Dîn, "Uldj 'Ali[54], Hasan Pacha al-Djazâ'irî en fut un autre exemple. D'abord Bey d'Oran, sous le règne du Dey 'Ali Pacha (1754- 1766), il dut quitter son poste à la suite d'un différend avec le frère de ce dernier[55]. Craignant le pire, il se sauva à Istambûl. La chance allait lui sourire. Lors de la guerre russo-turque, il fit preuve de courage et d'imagination. La flotte ennemie ayant achevé le siège de l'île de Lemnos, il fallait le briser. Hasan réussit et les Russes s'en allèrent,... Il fut nommé Capoudan Pacha[56].

La bravoure légendaire de ces hommes fit dire à E.Plantet que « Ni les Frères de la Côte, ni les boucaniers de Saint Domingue, ni les aventuriers - flibustiers des Indes ne peuvent être comparés aux Raïs d'Alger[57]. » On ne peut espérer pour ces capitaines un hommage meilleur !

[1] Les Barberousse ont déjà fait l'objet de toute une littérature : notices, biographies plus ou moins romancées, chroniques à leur louange ou hostiles à leur politique, travaux modernes se voulant objectifs... Nous renvoyons à la bibliographie de notre « *Ghazawât*. » Thèse de 3ème cycle, Aix en Provence, 1972 et à celle de ce travail. La plus récente étude est celle de J. Belachemi, « *Nous les frères Barberousse, corsaires et rois d'Alger*, » Fayard, Paris, 1984.

[2] Watbled, R.A.,p. 352.

[3] Les Espagnols oubliaient leurs actes et méthodes en Amérique. Pour peu d'argent, ils lançaient contre les pauvres populations sans défense, leurs chiens dressés à la chasse de l'Indien. Ils étaient aussi impitoyables, sinon plus, que leurs adversaires. Khayr ad-Dîn n'eut que les défauts de son siècle.

[4] Aranda, *Relation*, p. 64.

[5] Haëdo, *Histoire des Rois d'Alger*, p. 196. Cervantes, Six nouvelles de M.de Cervantès par le sieur d'Avdriguier (Voir l'Espagne anglaise et Don Quichotte de la Manche, Ch, XL).

[6] Bossy Monique, Dix-huit Lettres et un Texte Singulier adressés par les Seigneurs d'Alger au Grand-Duc de Toscane (1577-1590), Mémoires de D.E.S, Alger 1971.

[7] François de Médicis régna d'avril 1574 à octobre 1578.

[8] Malgré de telles réflexions sur la vanité de la puissance et sur les changements de la fortune, Galibert dit de lui : « ...ennemi mortel des chrétiens et surtout des Espagnols ; il s'était signalé contre eux par tant d'atrocités... maître impitoyable et barbare » (L'Algérie ancienne et moderne, p. 212.)

[9] Ruff (P), *La domination espagnole à Oran*, p. 137.

[10] Galibert, op.cit. p. 192.

[11] Turbel-Delof, *L'Afrique Barbaresque*, p. 170 donne en note, sept références relatives à ce Raïs, B.C. p. 101 - Haëdo, *Histoire*...

[12] Charrière (E), *Négociations de la France dans le Levant*, IV, p. 124.

[13] Tomba à 12 ans au pouvoir de Qara Ali ; garçon bien doué, habile, valeureux et téméraire (Haëdo, *Histoire*..., pp. 173-176-180-181 et 202)
Sur Murad Raïs:
- Haëdo, *les Rois*... pp. 173-181.
- Charrière (C.), *Négociations de la France*... IV, p. 124.
- Villain Gaudossi, *La Méditerranée*...
- Devoulx (A.), *Les archives du consulat de France à Alger*
- Turbet-Delof (G.), *L'Afrique Barbaresque*, p. 170, *Bibliographie Critique*, p. 323.

[14] *Histoire des Rois d'Alger*, pp. 196-197

[15] C.S *Mémoires sur les Etats Barbaresques*, p. 16.

[16] Spalato, ville fortifiée de la côte dalmate.

[17] Villain Gaudossi, *La Méditerranée*.

[18] Haëdo, *Histoire*... pp. 134-154.

[19] Haëdo, op. cit. p; 137.

[20] *Brantôme, Grands Capitaines*, Ed. Lalanne, II, p. 63 cité par Turbet-Delof, *l'Afrique Barbaresque*. p. 134.
Dan, *Histoire*... p. 22.

[21] Türk *Ansiklopedisi*, I, p. 324.
Grammont, « *Un pacha précurseur de F.de Les*seps, » R.A., 1885, pp. 359-365. Cependant, il faut noter que dès 1569, il eut pour adjoints : 'Arab Ahmad et Ramdhân Pacha.

[22] Bonne analyse de l'action de 'Uldj 'Ali lors de cette célèbre bataille dans Défontain Maxange, *Alger avant la conquête*... pp. 130-151.

[23] Dan, *Histoire*... p. 22.

[24] Grammont, *Histoire*... p. 110.

[25] Grammont, *La course, L'esclavage*... p. 10.

[26] R.A., 1885, pp. 362-367 : Lettre de l'Ambassadeur de France à Constantinople, Savary de Lancosme, au roi Henri III, 25 juillet 1586, Histoire Universelle, VI, 254.
Si Defontin Maxange insiste sur l'ascension exceptionnelle de notre héros disant que « parti d'une barque, le pêcheur était arrivé à se faire suivre de trois-cent vaisseaux auxquels il commandait » (p. 209), Grammont, quant à lui, a souligné la noblesse et le sens de l'humain qui animèrent ce chef. « La témérité et sévérité, écrit-il, n'excluaient nullement les sentiments généreux ; les prisonniers tombés entre ses mains n'étaient ni vendus au marché ni astreints aux durs travaux ; il en peupla une île de l'Archipel qui contenait trois-mille de ces colons au moment de sa mort". (*Un pacha*... R. A. 1885, p. 302).

[27] Grammont, *Relation entre la France et la Régence d'Alger au XVIIème siècle*, Alger, 1879, 3ème partie, p. 5, note 1.

[28] Devoulx, R. A., t. VIII, p. 34.

[29] Aranda, Relation de la captivité... p. 3 (1 Le sieur d'Aranda fut esclave à Alger de 1640 1642. 'Alî Bitchin fut son troisième maître. Dans sa relation, il décrit avec des détails, le personnage, sa fortune et sa tolérance envers les chrétiens.
Captif à Alger, il fut racheté par le consul Barreau (Le Fère j.), 1646-1661

[30] Hérault (Le Père). (*Continuation de Mémoires*... R.O.M.M.. 1/1975, p. 35.

[31] Construite à la limite des deux anciennes parties de la capitale, à l'extrême nord de la Grande Rue qui relie Bab 'Azzûn à Bab al-Wâd dont elle forme l'angle avec la rue de la Qasba.

[32] Hérault, op. cit. p. 34.

[33] « *Un corsaire algérien au XVIème siècle*, » R.A. 1982.
Le texte est de Daulier, secrétaire du Roi de France, pris en mer en 1651 alors qu'il se rendait au Portugal.
Captif à Alger, il fut racheté par le consul Barreau (Le Père j.), 1646-1661

[34] Un esclave chrétien dit de lui :
« Néron, Hérode, Héliogabale,
Caligule et Sardanapale,
Par un merveilleux raccourci
En un seul corps gisent ici » (R.A., 1892, p. 17)

[35] Turbet-Delof, Presse Périodique de France, 1665, p. 30.

[36] Grammont, La course... p. 30.

[37] A.C.C.M. Série J 1352, Lettre du consul Piolle, 23 mai 1686.
Sur les circonstances et les conséquences de cette prise, S.I.H.M., t. II. Lettre de Pierre Deval à Perillié, consul à Salé.

[38] Mémoire de Piolle - Alger 2 oct. 1687. Aff.Etr, Alger, Correspondance consulat-vol. 2, 1156 V° 56.

[39] Turbet Delof, op.cit.P.30.
On ne peut oublier le Raïs Sulaymân qui, après avoir capturé plusieurs vaisseaux à l'ennemi, mourut lors d'un combat contre un lougre appelé le Soleil de Saint Malô mais la cargaison de morne arriva tout de même à Alger... Le Raïs 'Alî Mamî 'Arabâdjî, corsaire réputé et craint ; son nom est lié à des prises importantes dont le navire de Tiboudau d'Olonne, en août 1620 avec équipage et marchandise, évaluée par le consul Chaix, à 45 000 écus (R. A., 1879, p. 104).
Le Raïs Canari, lui, fut un des plus fameux capitaines d'Alger. Par une hardiesse inouïe, il sillonnait sans crainte la Méditerranée et l'Océan en multipliant les prises. En 1680, il sortit à la tête de six bâtiments utilisant la bannière de France, jeta l'ancre en rade de Livourne, fit prisonniers les deux officiers du port « venus le complimenter » ainsi que l'équipage de leur chaloupe. Il relâcha les deux employés du consulat de France montés à bord. Une autre fois, opérant à partir de l'île anglaise de Wight (dans la Manche), il attaquait les marchands hollandais et ramenait ses prises à Londres. Mais lorsque ses habituels acquéreurs refusèrent de les lui acheter, Canari protesta invoquant l'article 10 du traité anglo-algérien. Il fut particulièrement visé par les poursuites de Tourville et Chateau Renaud. Il parvint toujours à regagner Alger. Il mourut en 1688.

[40] Sur les Raïs du XVIIIème siècle : liste dressée d'après « les états des frais de la Chancellerie du Consulat de France à Alger, concernant les écritures pour les corsaires de la Régence, » A.C.C.M. série E/59 (1749-1791).
Sur 'Alî Bouchî, la lettre du consul Durand à MM. du Commerce, Alger, 21 mai 1703 (Grammont, Corresp. p. 100).

[41] Voir le chapitre : Déboires et sanctions.

[42] A.C.C.M. série J (Journal du consul Lemaire).

[43] Sur Hadj Embârek, R.A. 1872, pp. 35-42.

[44] Zahhar, op. cit. p.25, Devoulx, série d'articles, R.A. 1871.

[45] az-Zahhar, op. 80.

[46] Sur Hamîdû, les travaux de Devoulx cités dans la bibliographie, Hubac, les *Barbaresques*, pp. 223- 231; Pananti, *Aventure*... trad. française, pp.73-76.; al-Zahhar, *Mudhakkirât*, p.74.109-119. L'on remarquera que l'E.I. ne lui pas consacré de notice.

[47] Bardoux (J), « *La vie d'un consul auprès de la Régence d'Alger*, » R.A. 1924, pp. 277-278.

[48] *Tachrîfât*, p. 13; Zahhar, op.cit.pp. 106-107.

[49] Les Etats-Unis ont, de tout temps, souhaité étendre leur navigation dans la Méditerranée et leur commerce jusqu'en Egypte et en Syrie. Avant leur indépendance, leurs armateurs faisaient un commerce considérable sur les côtes orientales espagnoles et sur les côtes italiennes au moyen de passeports anglais. Lors de la signature d'un traité de paix avec la France, il fut stipulé que cette dernière interposerait sa médiation pour leur procurer la paix avec les Régences du Maghreb. Aussi en 1794, deux agents français, envoyés dans ces pays, tentèrent d'amener ces derniers à conclure la paix avec les Américains.

[50] *Tachrîfât*, p. 103.

[51] Dupuy, *Américains et Barbaresques*, pp.304-305.

[52] Raïs Hamidou, p. 103.

[53] Les convertis d'origine juive s'appelaient Islâmî.

[54] Grammont, Histoire... p. 258, note 1 : « Mezzo Morto, après son départ d'Alger et son passage à Tripoli fut nommé grand amiral et se fit remarquer aux batailles de Chio et d'Andros. »

[55] Dali Ibrâhîm Agha avait réclamé au Bey un beau cheval auquel ce dernier tenait jalousement. Hasan refusa et pareille attitude engendrait à l'époque, un complot ou une vengeance. Ce qui arriva au Bey.

[56] Zahhar, op. cit.pp.28-29.

[57] Plantet (E.), *Les consuls de France à Alger avant la conquête*, 1579-1830, Paris, 1930, p.39.

BACK NEXT

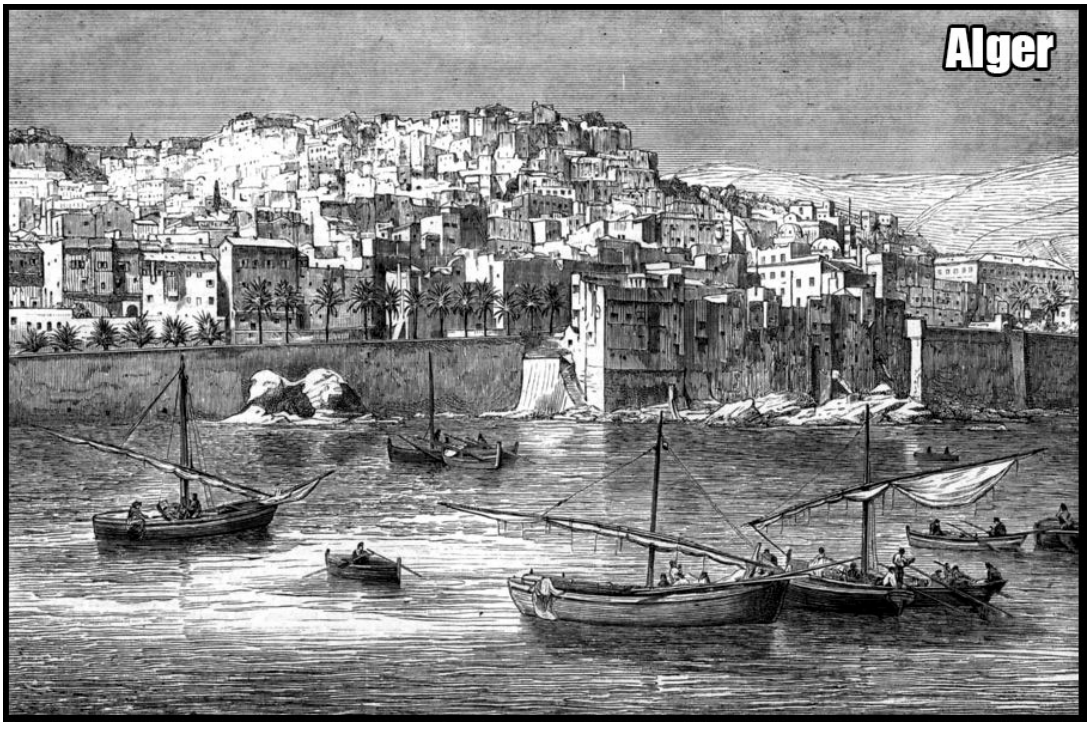
Khayr ad-Din Barbarossa

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat

Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Sept



TELLE UNE RUCHE

« *Si come é stato Algeri porto di corsari, cosi da corsari è notrito e allevato* »

(Etant donné que le port d'Alger a appartenu aux corsaires, ainsi les corsaires l'ont nourri et élevé) SALVAGO G.B. Afriva overo Barbaria.

La ville des marins était, bien entendu, le port et ses alentours. C'était l'endroit le plus animé et le plus remuant d'Alger.

Place d'armes, résidence administrative des hauts fonctionnaires, quartier des affaires "le plus vivant et le plus commerçant", avec ses boutiques, ses caravansérails et son marché d'esclaves, le port était le trait d'union entre le continent et la mer. Sa garde était, ainsi que celle du môle, réservée à la marine dés les premiers temps de la Régence. Pour ces multiples raisons, il jouait un rôle primordial dans la vie des marins et des navires.

A. LE PERSONNEL

1. Wakil al-Hardj

C'était le ministre de la marine, en quelque sorte. Mais la fonction paraît avoir évolué sérieusement depuis le XVIème siècle. Comme la fonction d'amiral n'était plus qu'une place de représentation (pareille à celle de l'Agha des deux lunes), le Wakil al-Hardj, jadis simple intendant (muhâsib) ayant la garde des magasins et dépôts de l'arsenal, devint peu à peu, un personnage de premier plan.

Ses attributions étaient étendues. Elles touchaient aux constructions navales, à l'armement, aux prises de mer, à la chiourme, aux travaux du port, aux conflits entre corsaires et armateurs. Toutes les affaires relatives au commerce extérieur et au transport maritime étaient portées devant lui.

Il avait sous ses ordres douze bouloukbâchi qui portaient les clefs des magasins pour en retirer les ancres et le nécessaire à l'équipement[1]. Il commandait l'amiral, le capitaine du port, les commandants d'escadres et les Raïs. A ces derniers, il donnait des instructions. Il était, en même temps, leur avocat auprès du Dey pour défendre ou excuser leur action en mer[2].

Il disposait également de douze bouloukbâchi du corps de Yoldach qui exécutaient ses instructions. Enfin, il se trouvait à la tête de la puissante corporation, ce redoutable syndicat des gens de mer, appelé « Taïfa. »

Il était si puissant qu'il était souvent élu chef de la Régence, ou Premier Ministre. Quand le Dey Muhammad ibn 'Uthmâne mourut en 1791, c'était son Wàkil al-Hardj, Hasan qui lui succéda[3]. Sous le règne de ce dernier, 'Ali Boughoul, en conflit avec son maître, s'enfuit à Tripoli et en devint le chef. Husayn Dey, voyant son Khaznâdji crouler sous le poids des ans, le fit remplacer par Ahmad Zmirlî Raïs « capitaine en poste à Bâb al-Jihâd[4]. »

A travers les rapports des consuls européens, on saisit mieux le poids et l'influence du personnage. Le Dey Muhammad ibn Bakîr est tué le 15 décembre 1754, et une terrible répression s'abat sur les responsables. Le Wakîl al-Hardj, est « le seul officier qui soit échappé au glaive de l'assassinat du Dey[5]. »

Hadji Muhammad était consulté sur toutes les affaires de la Régence. Ses connaissances et ses talents lui avaient acquis l'estime et la confiance, non seulement du Dey, mais de tous les officiers du Diwân[6].

De Kercy a dressé le portrait de l'un d'eux, en insistant surtout sur l'importance de la fonction. « Le Wakîl al-Hardj est un homme de trente-sept ans à trente-huit ans. Il voit que toutes les puissances d'Europe sont tributaires d'Alger ou désirent l'être. Il domine Alger, il croit, en conséquence, dominer sur l'Europe entière... Il est parvenu à avoir, sur le Dey actuel, le même empire qu'il avait sur le précédent, il doit penser encore que sa volonté est la loi. Le voyage qu'il fait à Constantinople le mettra, à son retour à Alger, à l'abri du cordon. Si son audience n'était à son comble, ce privilégié l'accroîtrait encore [...] Le Wakîl al-Hardj reviendra de Constantinople avec des forces navales et des hommes de guerre ; alors, il déploiera toute la méchanceté de son caractère. Nul homme, fut-ce amiral, ne pourra l'aborder[7]. »

Hulin a connu Sidi Youcef. Il dit qu'il occupa la troisième place dans le gouvernement « quoiqu'il ne fut point membre du Diwân, par l'influence qu'il exerce dans les relations d'Alger avec l'Europe[8]. ».

Comme pour les Raïs, on s'était posé la question de l'origine des Wakîl al-Hardj. Certes, la grande majorité était turque, mais les convertis accédaient à cette haute fonction. Hadj Muhammad était « Espagnol de nation ayant renié fort jeune[9]. » Hadj Yûsuf, lui aussi, d'origine espagnole était en exercice sous le règne de Mustapha Pacha.

Les convertis « de la plus tendre enfance et du plus grand mérite » assumaient, sans difficulté, de pareilles responsabilités.

De tous les dignitaires du pays, le Wakil al-Hardj était l'homme à ménager le plus quand on était consul ou marchand. « Il convient, dit un document de l'époque, que les consuls le voient très souvent puisque c'est par ses mains que passent toutes les affaires de la marine et toutes les discussions que l'on a avec les corsaires[10]. » Les relations avec lui devaient être bonnes. C'était un officier « dont il convient de ménager l'amitié par des présents. »

En 1756, une réunion des négociants français résident à Alger, convoqués en assemblée lors de la nomination de 'Umar Raïs au poste de Wakîl al-Hardj, avait pour objet de voter un crédit permettant d'offrir des présents au nouveau chef de la marine. Voici comment le consul haranguait l'assemblée : « ... le poste qu'il occupe étant très utile à tous les bâtiments français qui abordent ici, et d'un autre côté, pouvant leur nuire beaucoup. Les consuls européens ont fait des présents. Il pourrait s'aigrir contre la nation française, si nous tardions davantage à lui faire le nôtre, je pense que six pics de drap suffiront pour le contenter en y joignant quelques confitures, sirops et liqueurs que je fournirai de celles que la Chambre de Commerce (de Marseille) m'a adressées[11] ! »

Une autre assemblée réunie en 1768 devait décider d'un présent à Hadj Muhammad qui « après avoir rempli, pendant longtemps, la place de Wakîl al-Hardj où il avait eu l'occasion de rendre divers services à notre nation, il fut, à deux reprises, expédié à Constantinople en qualité d'ambassadeur ou ses négociations eurent les plus heureux succès. La Régence ne fut pas la seule à lui en témoigner satisfaction, les grands du pays et les diverses nations qui y résident lui firent, en cette occasion, des présents considérables[12] ! »

Cependant, la puissance dont parient abondamment les consuls n'était pas toujours aux côtés du Wakîl al-Hardj. Les complots, les « mauvais coups » précipitaient la chute. Le Wakîl al-Hardj n'était pas tout le temps « l'officier qui a le plus de crédit auprès du prince qui l'aime et le chérit comme son enfant. » Hadj 'Ali, dont on a parlé plus haut, était à un haut degré de faveur « lorsque, par un pur caprice du Dey qui radotait sur la fin de ses jours, ce prince lui fit dire que quelques satisfactions qu'il eut de ses services. Il trouvait à propos de le renvoyer en Levant et qu'il n'avait qu'à affréter un bâtiment pour partir [...] Il obéit et se rendit tout de suite en Egypte[13]. »

La colère et la cupidité de certains Deys, la jalousie et l'ambition du Khaznâdjî qui espérait, toujours, usurper une partie des attributions de l'officier supérieur, se traduisaient par une disgrâce accompagnée de violences. Un secrétaire officiel, contemporain du Dey Husayn Pacha, fut le témoin oculaire de la mésaventure arrivée au ministre de la marine. Ecoutons-le : « Sidi Husayn Pacha, dans la matinée de lundi 11 safar 1211 (15 août 1796) a nommé Sid al-Hâdj Mohammad, fils d'Alî Pacha aux fonctions de Oukil al-Hardj, à la porte de la marine [...] Sidi Husayn Pacha a ordonné la révocation de Sid al Hâdj Mohammad susnommé de ses fonctions d'Oukil al-Hardj à la marine, le 7 cha'bâne (6 mois après sa nomination) [...] le 9 du même mois, nous étions assis avec lui dans sa maison, quand un biskrî au service du Sidi Mustapha Agha est venu le demander de la part de son maître. Il s'est rendu à l'invitation et là, deux soldats de la nouba l'ont saisi et l'ont conduit au corps de garde des chaouchs. Deux de ces derniers l'ont ensuite mené à la prison de Dâr Sarkâdjî. Nous nous sommes tourmentés l'esprit en conjonctures pour nous expliquer les causes de cette arrestation. On a administré la bastonnade au prisonnier, puis on lui a saisi trois bâtiments[14]. ». Le Wakîl al-Hardj en exercice, avait son pavillon en face de la caserne des janissaires. On y montait par un fort joli escalier « couvert d'un porche en bois parfaitement travaillé et bariolé de différentes couleurs. » Les appartements n'étaient pas vastes mais commodes et agréables, surtout en été, car ils donnaient sur la mer dont l'air frais tempérait l'ardeur du soleil africain. Là, il présidait aux affaires « depuis le lever du soleil jusqu'à trois ou quatre heures de l'après-midi. » Ensuite, il regagnait le palais du Dey, rendre compte au chef sur toutes les activités de la journée et solliciter les ordres pour le lendemain.

2. l'Amiral

La charge semble avoir connu des hauts et des bas. Autrefois brillante, elle devint sans pouvoir réel, le Wakîl al Hardj s'étant arrogé peu à peu, toute l'autorité[15]. Vallière, dans ses observations sur le Royaume d'Alger, rapporte que le Dey[16] « voulant, en 1746, s'occuper de la marine, fit revivre la place d'amiral qui était restée longtemps vacante. Il la donna à un vieux Raïs estimé de tous ses camarades et la nation[17] lui fit un présent de drap, suivant l'usage[18]. »

En 1753, la place d'amiral était vacante depuis six ans environ. Le Dey la confia, cette fois encore, au plus ancien des Raïs, Hadj Nourla, « homme d'un caractère fort doux et qui vivait dans la plus grande retraite. » Bien entendu, le consul de France s'empressa de lui offrir « deux vestes de drap pour se concilier sa bienveillance. » Cette réapparition de la fonction s'explique, d'après Vallière, par le fait que le Dey « était fatigué des difficultés qu'élevait sans cesse le Capitaine du port qui remplissait auparavant les fonctions d'Amiral[19]. » Peut-être aussi voulait-il se libérer du souci et de l'embarras de se prononcer dans les affaires, de prises toujours épineuses car on pouvait mécontenter soit les nations européennes, soit la taïfa.

Ainsi, la justice concernant les litiges issus de la navigation, des incidents en mer et des prises, était rendue par cet ancien Raïs. Une lettre du Dey Muhammad à Maurepas, le 4 novembre 1748, nous apprend que l'amiral Ahmad « était chargé d'examiner les incidents survenus en mer » en présence des consuls européens.

La chute de Qara Mustapha.

Comme les ministres et les Beys, l'amiral n'était point à l'abri des vicissitudes. En 1690, Qara Mustapha, Amiral tout puissant, tomba, victime des complots auxquels le consul Lemaire ne fut pas étranger.

Donnons au diplomate la parole sur la fin tragique de cet officier supérieur. « Le Dey ayant eu nouvelle que Qara Mustapha, Amiral, a tenté de le détrôner, il lui envoya une barque à bord, armée de six avirons et huit hommes dedans ; on le fit embarquer là- dessus, et en même temps, la dite barque déborda de son vaisseau et mit le cap à l'Est. Les uns disent qu'il l'envoya noyer ; les autres, qu'il l'a banni à Bougie ; je n'ai pas bien approfondi cela. La Maison du Roi a pris son vaisseau et tous ses biens. Je vous assure, Messieurs, que je ne vous saurais exprimer la joie que cela m'a donnée, lui étant le plus grand ennemi que la France peut avoir. Il n'a pas dépendu de lui que la paix n'ait pas subsisté et même, il est constant que, s'il fut venu à bout de ses intentions, nous eussions eu une autre rupture. Quoique je sois accoutumé aux bourrasques, j'avais toujours appréhendé que son arrivée ne causât quelque désordre, mais, grâce au ciel, Dieu y a pourvu ! Il nous reste encore ici un fameux ennemi, à qui je tends des filets pour lui faire rompre le cou ; j'espère qu'il ne se passera pas huit jours sans que cela arrive, le Dey me l'ayant assuré[20]. »

3. Qaïd al-Marsâ

Le capitaine du port était chargé de la surveillance des lieux, de la police, de la visite des navires de guerre ou de commerce, en instance de départ ou venant d'arriver, de la réception des plis destinés au Dey.

Il avait sous ses ordres deux capitaines de navires, un écrivain particulier appelé « Khûdjat caid al-marsâ, » un ourdian bâchî (inspecteur) et de nombreux agents. Toujours recruté parmi les anciens Raïs, il était logé au port et devait, tous les matins, se rendre au palais pour assister aux audiences du Dey et recevoir ses instructions.

En 1750, Caid al-marsâ était Ismâ'il Raïs. Son influence était déterminante. Parlant de lui, le Consul Lemaire en faisait ressortir "la place et le crédit qui exigent certains ménagements [...] pour la tranquillité et la sûreté de la navigation de nos bâtiments en cette échelle[21]. » Un document de 1760 révèle qu'il ne sortait « aucun bâtiment qui ne soit visité par le capitaine du port accompagné du drogman de la nation du bâtiment[22]. »

4. Les hommes de peine

Une multitude de gens de modeste condition s'affairait du matin au soir. Les corvées ne manquaient pas. Les Biskri « portefaix employés comme débardeurs, » d'autres autochtones requis à l'exécution des travaux d'aménagements, recevaient chacun quatre mouzoune ou six sous par jour avec quatre pains noirs. Des coups de bâtons étaient distribués aux paresseux[23]. Sentinelles, veilleurs, chargeurs, marchands, ouvriers rendaient le port, l'endroit le plus grouillant de la capitale.

B - UNE ACTIVITE INTENSE

Le port connaissait une animation continue. Diverses occupations créaient un va et vient ininterrompu, durant l'année entière.

1. Les préparatifs d'embarquement

En hiver, les marins désarmaient leurs navires et procédaient aux réparations et vérifications, ce qui donnait à la place l'image d'une ruche laborieuse. « On espalme ces navires, note Haëdo dans sa Topographie, avec beaucoup de soin et d'attention avant qu'ils aillent de Barbarie vers la terre des chrétiens. »

Mais dès le printemps, les opérations d'armement ramenaient au port une vie plus intense. Les préparatifs complexes y mobilisaient un personnel spécialisé. Officiers, porteurs, artisans,

cordiers, marchands de poisson salé, spéculateurs, fabricants de biscuits, de goudron, tout ce monde se dépensait en vue de la prochaine « sortie. »

Le bâtiment n'était mis à l'eau qu'après un dernier contrôle. Il avait été auparavant flambé, espalmé et suiffé à neuf. Chaque fois, les mêmes précautions étaient prises. Les Raïs surveillaient l'arrimage avec toute l'attention requise. Et, « tous ces soins, écrit de Grammont, faisaient de la galère algérienne une machine de guerre très supérieure à celle que possédaient les autres nations. » « Un instrument de guerre de premier ordre de l'aveu de l'historien. »

La dernière phase se déroulait la veille de la sortie des navires. Marins et soldats, désignés pour la mission, se présentaient au port pour recevoir la paie. Les instructions étaient verbales, les Raïs pouvaient les suivre ou passer outre, selon les contraintes du moment, et les caprices de la mer.

De son côté, l'Agha de la milice, qui y était embarqué, faisait la revue, l'armement d'un corsaire se faisait dans les vingt-quatre heures[24].

La célérité et l'ordre avaient émerveillé plus d'un Européen. « J'ai admiré, étant à Alger, dit d'Arvieux, leur diligence à armer et désarmer leurs bâtiments[25]. » Le capitaine mettait sa flamme et tirait un coup de canon. Alors tous ceux qui devaient monter à bord, soit Turcs, soit Maures, prenaient place. Ils étaient tous également reçus et le rôle ne s'en faisait qu'à la mer. C'est pourquoi, les équipages étaient tantôt forts, tantôt faibles. Chaque soldat portait un fusil, un sabre et une provision de balles et de poudre.

Pour des raisons de sécurité, une première mesure était prise : l'embargo sur tous les bâtiments étrangers se trouvant dans le port d'Alger. On ne le levait que quinze ou vingt jours après le départ des corsaires, parfois jusqu'à « ce qu'on eut des nouvelles ou qu'ils eussent fait quelques prises[26]. »

On fermait le port dès les tous premiers préparatifs de sortie. En 1749, neuf chébecs avaient commencé à armer le 28 septembre pour ne partir en course que le 7 octobre[27] ! »

2. La surveillance

La sécurité du port et des navires était le souci majeur des responsables. Devant les multiples tentatives d'incendie de la flotte, de sabotage, d'embarquement clandestin de prisonniers, on avait établi une surveillance rigoureuse du port et de la rade. Des sentinelles et des gardes étaient placés devant les dépôts et magasins, les embarcations, les marchandises et les voies d'accès. La nuit, deux bâtiments appelés « frâqit » étaient mis à l'entrée du port et veillaient attentivement...

3. La paie

Pour stopper les incidents causés par les retards dans le paiement et les désordres devant le palais du Dey, on décida que tous ceux qui étaient attachés au service de la marine recevraient leur paie au port. On envoyait l'argent à l'Amiral qui le distribuait. On attribue cette innovation au Dey Bâba 'Alî qui pensait arrêter ainsi la rébellion des mécontents. En effet, beaucoup de chefs de la Régence furent massacrés, victimes de la colère des gens de mer.

Le bouloukbâchi de la marine était chargé, quant à lui, de la paie des Raïs[28].

4. Les cérémonies

Le mouvement des navires algériens était précédé de manifestations auxquelles participaient la population et les marins.

Avant d'embarquer, les Raïs entreprenaient certaines visites à caractère religieux. Ils se rendaient au tombeau de Sîdî 'Abd ar-Rahmân ath-Tha'âlibî[29], patron de la ville, puis à celui de Sîdî 'Alî al-'Abbâsî. De là, ils regagnaient Bâb al-Jihâd[30] pour saluer, avant le départ, Wakil al-Hardj. En levant l'ancre, les bâtiments saluaient, avec des salves, la mosquée de Sîdî Batqa.

L'appareillage se faisait avec pompe. La bannière d'Alger aux croissants et étoiles d'argent, sans nombre, flottait du haut du grand mât. Les autres drapeaux pavoisant les navires étaient d'un luxe si recherché que le Père Dan assure en avoir vu quelques-uns dont la valeur dépassait mille deux cents livres.

La sortie était pour les Algérois une véritable fête. Les femmes et les enfants faisaient flotter des drapeaux et écharpes attachés à de longs bâtons, à l'occasion des départs. Au port, tout le monde accourait pour voir, admirer, saluer et prier.

Certaines manifestations avaient lieu sur place. Les Européens qui ne connaissaient ni nos croyances, ni nos coutumes, trouvaient souvent ces petites fêtes barbares et diaboliques.

L'immolation d'un mouton dont les quartiers étaient jetés, tout saignant, par-dessus bord aux quatre points cardinaux, n'était pas plus étrange que certaines coutumes et usages de nos jours qui consistent à briser, sur la coque du navire, une bouteille de champagne.

On versait, quelquefois, des cruches d'huile dans la mer et on plaçait des chandelles allumées sur le canon du navire pour calmer, dit-on, la tempête[31] et la fureur des vagues. Les observateurs étrangers voyaient dans ces pratiques « la main de Satan protégeant la Barbarie. »

Sous les mâts des bateaux, flottaient les couleurs algériennes. A côté de celles-ci, étaient hissés les emblèmes des Saints marabouts du pays. On les empruntait aux coupoles de la ville, avant de prendre la mer. Dans les combats, on les hissait pour s'assurer la protection de ces pieux personnages. Au-dessus des pavillons, on accrochait deux des quatre-vingt-dix-neuf noms et attributs d'Allah : « 0 Savant, O Conquérant, » la devise de tous était : Nous vaincrons par la volonté de Dieu !

Les ports algériens étaient ouverts, en principe, à tous les navires étrangers dont les gouvernements avaient signé des traités avec la Régence. Ils ne payaient alors que les droits stipulés dans les accords.

Quant aux puissances en guerre avec l'Algérie, elles avaient la possibilité de commercer dans nos ports, à la seule condition « de payer double ancrage. »

Certains usages établis à Alger étaient liés à l'arrivée de navires chrétiens. Lors de leur entrée dans la rade, ils tiraient vingt-deux coups de canons « sans boulet. » La batterie de Bâb al-Jihâd ne répondait que par un tir de vingt et un. Chérif az-Zahhâr en donne la raison : « Nous (Musulmans) nous nous rangeons derrière le Hadîth qui dit que Dieu est Watr (impair)[32]. »

Une fois le navire étranger immobilisé, et avant d'entamer les formalités de contrôle, les officiers du port demandaient au capitaine si son bateau n'était pas soumis à un isolement (la quarantaine) de peur d'une éventuelle contagion. Les épidémies provenant de la mer étaient très fréquentes. Si l'isolement n'était pas nécessaire, les officiers montaient à bord, le commandant leur remettait le manifeste du navire ainsi que les passeports délivrés par son consul. Une fois les formalités terminées, le commandant, accompagné de certains officiers algériens, se rendait auprès du Dey pour l'informer de ses intentions et de sa provenance.

La visite des bâtiments de guerre européens donnait lieu à des réceptions et cérémonies spéciales.

En plus des vingt et un coups de canon déjà mentionnés, si les commandants descendaient à terre, ils recevaient un salut personnel de cinq volées qui était répété lorsqu'ils se rendaient à bord pour mettre à la voile. Lorsque les visiteurs avaient le titre d'ambassadeur, on leur rendait les mêmes honneurs qu'au pavillon, au moment du débarquement, mais l'amiral leur offrait des confitures et du café, en présence de tous les Raïs[33].

L'Amiral de Beauffremont, Prince de Listelois, fit escale à Alger du 10 au 14 juin 1766. Dans son journal de campagne, il donne des détails sur son séjour. « Le 11, note-t-il, le Dey a envoyé, de grand matin un chaouch chargé de remettre le présent qu'il est d'usage de faire dans les trois Régences de Barbarie aux vaisseaux de Sa Majesté pour les équipages. Ce présent consistait en quarante moutons onze bœufs, plusieurs sacs plein de farine, des pastèques, des courges, oignons et autres herbages [...] le 12, je commençais par rendre une visite d'un moment à l'amiral qui était dans le port, assis dans un kiosque. C'était un vénérable et honnête vieillard, très brave homme [. ..] Il nous fit porter du café et des confitures sèches suivant l'usage du pays[34]. »

[1] Venture de Paradis. Alger au XVIIIème siècle, R.A.1896, p. 277 ; 1897, p.68.

[2] A.N/Aff. En. B III, carton 303/1744 (pièce 101).

[3] A régné de juillet 1791 à mai 1798 (Turc Ansikiopedisi, 1,134).

[4] Az-Zahhar, *Mudhakkirât*. p.142.

[5] A.G.C.M. Série 1365, Lemaire, *Journal*, Avril 1755.

Sur cette affaire appelée « Complot des Amaout, » voir J.A.Vallière, *Observation*... in Textes... pp. 124-125; Venture de Faradis - *Alger au XVIIIème siècle*, R.A. 1897, pp 73-76.

[6] Devoulx, *les Archives du Gouvernement Général*... (1768), p.123 -(6 bis)

[7] A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t.10, f° 173 ; De Kercy.

[8] A.N A.E. Mémoires et Documents, T.10, (1802).

Le poids politique du personnage se révélé à travers les présents que le consul de France devait faire à son arrivée à Alger. « Le Ministre avait une part respectable : quatre pièces de drap des Gobelins, quatre et demie aunes d'étoffe brochée d'or, tandis que bait al-mâldji ne recevait que quatre pièces de drap des Gobelins » (A.N.Aff. Etr. B III-303, pièce n° 101 intitulée *Observation sur le Royaume d'Alger*, 1744).

[9] A.N.A.E. *Mémoires st Documents*, T/ 31, (1731).

[10] A.N.A.E. *Mémoires et Documents*, T/3, (1731).

[11]

[12] Devoulx, Les Archives du Consulat de France à Alger, pp. 71-72.

[13] Ibid. p. 123

[14] Ibid. p. 123

[15] ANA.E.B III-303, p. 101 et A.C.C.M. Série J 1363, Lettre du 28 février 1746.

[16] Il s'agit de Kuçuk (le petit) Ibrâhîm, élu en novembre 1745 pour remplacer Ibrâhîm Dayî.

[17] L'expression désigne les Français résidant dans la Régence.

[18] Valliere (J.A), « *Observations* » in Textes, p.61.

[19] Ibid.p. 114.

[20] A.C.C.M. Série J 1350 (Lettre de Lemaire, 11 décembre 1690). Gramment. « *Un épisode diplomatique à Alger au XVIIème siècle* » R.A. 1882, pp. 130-138.

Si le consul en poste à Alger ne connut pas le sort réservé à Qara Mostefa à Tunis, le consul A.Sorhaine relate dans une lettre, la fin tragique de l'Amiral. Lors des combats entre Algériens et Tunisiens, en 1694, autour des forteresses de Tunis, Qara commandait les batteries du Bey. Il y mourut. Mais dans quelles circonstances ? Se voyait-il perdu déjà ? Avait-il peur de tomber entre les mains du Dey Cha'bân ? A-t-il été tué par les Turcs de Tunis en voulant s'opposer à leur lâcheté et leur perfidie avec lesquelles ils ont livré les forts au vainqueur ? (Plantet. *Correspondre de Tunis*, L 523, Lettre à Pontchartrain 6 nov. 1694).

[21] A.C.C.M.sérire J 1364 (Lettre d'Alger, 10 mars 1750).

[22] AN Aff .Etr.B III- 305/81.

[23] Gentil De Bussy, De l'Etablissement des Français dans la Régence d'Alger, T.II.p.77 (1835).

[24] Valliere (c.Ph), Alger en 1781, P.41

[25] Arvieux (chev.d'), Mémoires V, p.263.

Shaler est du même avis : « Nul peuple cependant, écrit-il, n'est au-dessus d'eux pour l'activité quand il s'agit de préparer un armement » (*Esquisse*, p.53).

[26] Dubois Thainville, *Mémoire*. p. 146

[27] A.N. A.E., B III-305, p.37 (Lettre du consul Lemaire)

[28] Venture de Paradis, *Alger au XVIIIème siècle*, R. A. 1897.

[29] 'Abd ar-Rahmân ibn Makhluf... ath-Tha'âlibî, savant algérien, commentateur du Qur'ân et auteur de nombreux ouvrages dans diverses disciplines. Né et mort à Alger 788-875 (1387-1491).

[30] La ville avait cinq portes : Bâb 'Azzûn, Bâb al-Bahr, Bâb Dzîra, Bâb al-Wâd et Bâb Djedîd.

[31] Haëdo, *Histoire*. p.45 ; Dan, *Histoire*. p.55 ; Aranda, *Relation de captivité*. p.10 etp.82.

L'échec mémorable de Charles Quint devant Alger en 1541 est attribué, non à la résistance des Algériens, mais au charme d'une sorcière (Dan, p. 146) et à une prophétie qui a galvanisé les Musulmans (Marmol, *Description de l'Afrique*, II, P.405).

[32] Philemon de la Motte dit cependant que, lors de son arrivée dans le port d'Alger, l'artillerie tira vingt-deux coups auxquels le vaisseau du roi répondit par vingt et un (*Voyage*. p. 11) et la Condamine dit « la ville nous a salué de vingt et un coups de canon, le commandant en a rendu vingt seulement, on dit que c'est une méprise du canonnier et que l'ordre était de rendre coup pour coup. R.A. 1954, p.357).

[33] A.N.A.E., B III- 305. p.101.

Au navire étranger venu négocier une trêve ou un traité de paix, on offrait : 1 bœuf, 9 moutons, 2 sacs de pain et « quantité d'herbage, » le tout durant trois jours consécutifs suivant la tradition musulmane. (*Voyage pour la rédemption*. p. 11).

[34] Chirac (M.), Journal de campagne de p. 101. En 1724, les rafraîchissements offerts à l'escadre du Roi dans les trois échelles du Maghrib étaient comme suit :

Echelle	Boeufs	Moutons	Pains	Couffins de fruits & Légumes
Alger	8	60	1.000	20
Tunis	24	150	6.000	20
Tripoli	30	60	1.800	60

A.N.A.E. Archives des Postes, Constantinople, André Zel, 4, Barbarie, 1, Alger (Avril 1720-mai 1742). Seul, le sieur Tollot prétend que le Dey Muhammad Abdî offrit, en 1731, à Duguay Trouin : 12 bœufs, 50 moutons, 350 poules et 4.000 citrons (R.A. 1867, p.422).

VIEW OF ALGIERS FROM THE SEA.

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Huit

LA VIE A BORD

Après de minutieux préparatifs, les bâtiments appareillaient, bourrés de caisses, paniers, sacs, barils, ustensiles et objets divers ; des provisions de bouche : biscuits, huile, vinaigre, café, sucre, légumes secs, figues sèches, viande salée (khelî), graisse animale (chham), beurre etc.[1] On ne partait pas sans bois et charbon pour la cuisson des repas. L'eau douce était soigneusement conservée dans des outres.

Les armes et munitions avaient leurs places à part. Mais on ne trouvait à bord « ni les branles ni les matelas, ni les coffres et autres meubles » ; chacun couchait à même le parterre « dans son capot, avec son sac pour chevet[2]. »

A cette charge, s'ajoutait l'équipage : entre 200 et 500 hommes selon le type de navire. Raïs, Etat-major, compagnie d'abordage, matelots et captifs rameurs, s'entassaient dans cet espace réduit.

Peu à peu, la terre s'éloignait. Il ne restait plus à voir que la mer. La bleue partout, des flots sans fin, une étendue mouvante au-dessus de laquelle un ciel azur ou sombre le jour, étoilé ou menaçant la nuit. Les marins reprenaient de nouveau cette vie pour laquelle ils étaient faits.

Cependant, la monotonie de la route ne les dispensait pas d'une vie active et austère, ni des efforts harassants ou des risques omniprésents.

A- LES TACHES QUOTIDIENNES :

1. Les repas

Le matin, on prenait du café que nos marins dégustaient « tout en fumant une pipe de tabac. » Quand il n'y en avait plus, on mangeait du pain et des olives.

Pour le déjeuner, on faisait cuire dans un grand pot de faïence, des fèves, des pois ou « une bouillie de grain. » Parfois on servait de la viande séchée, cuite dans de l'huile et réchauffée avant le repas. On l'appelait *qâ warmâ*.

Le soir, on mangeait du couscous ou de la bouillie d'orge. Pendant le Ramadhan, les marins étaient dispensés du jeûne mais y étaient astreints à leur retour de voyage. Une évolution semble avoir été marquée car, du temps de l'Espagnol Haëdo, on ne transigeait pas avec le mois sacré. « C'est, dit-il, une chose remarquable que les corsaires, étant sur mer, n'oseraient avoir violé leur ramadan[3]. »

Un siècle après, l'observance de cette obligation était encore très respectée. De Fercourt, tombé captif en 1678, fait la remarque au sujet du Ramadhan en mer : « Ils n'osent attaquer le soir, non seulement parce qu'ils aperçurent qu'il (l'adversaire) brouillait ses voiles et se préparait à se bien défendre mais aussi parce qu'ils n'avaient pas mangé de tout le jour à cause qu'ils étaient dans le temps de leur ramadhan[4]. »

2. Les prières

La vie religieuse tenait une grande place à bord du navire. l'Imâm y veillait. Les cinq prières quotidiennes étaient accomplies en groupe, et sous la direction de ce dernier.

Un captif, Guerrit Metzon, avait consigné dans son journal des observations à ce sujet : « Pour les Turcs, dit-il, l'emploi du temps à bord était le suivant : au lever du soleil, le timonier se lavait les mains, les pieds et la figure, ensuite il étendait une couverture sur le pont, sur laquelle il s'agenouillait pour faire sa prière, tandis qu'il baisait à trois reprises le pont, après cela, il étendait ses mains et ses pieds vers le ciel, se frottait la barbe en marmottant et, quelquefois, cela se changeait en cris. Ceci avait lieu trois fois de suite, après quoi la prière était terminée ; mais cette cérémonie se répétait encore deux fois dans la journée, probablement pour le compte de tous ses camarades à bord et coreligionnaires[5]. »

A côté de ces obligations religieuses, il y avait des prières « de circonstance. » Le Père Dan nous en signale une : « Toutes les fois, dit-il, qu'il faut passer entre les colonnes d'Hercule que, par corruption du mot, on appelle maintenant, détroit de Gibraltar, à cause d'un grand capitaine Maure nommé Gebal Tarif (sic), qui voulut y être enseveli, ces pirates [les Algériens] superstitieux ont, tous accoutumés de recourir aux prières et de faire leur sala, disant qu'en ce même lieu est le tombeau d'un grand saint de leurs plus fameux et illustres marabouts[6]. »

D'Aranda, sur le chemin de la captivité, fut le témoin de cérémonie devant Gibraltar : « Nous étions dans le détroit, auquel passage les Turcs font, ordinairement, beaucoup de cérémonies superstitieuses, entre autres, ils jettent dans la mer un pot d'huile qui va à une montagne [...]. Ils mettent aussi de petites chandelles allumées sur les pièces des canons, les laissant brûler durant ce passage, principalement quand ils passent de nuit[7]. ».

Quand le danger devenait imminent, la prédication du « marabout » avait une signification particulière et une efficacité bien attendue. La proximité des combats donnait aux paroles de l'Imâm et aux prières qu'il dirigeait « une vertu magique. » La salât spéciale (en cas danger) comportait la récitation en commun de la Sûrat 4 an-Nisâ'[8]. »

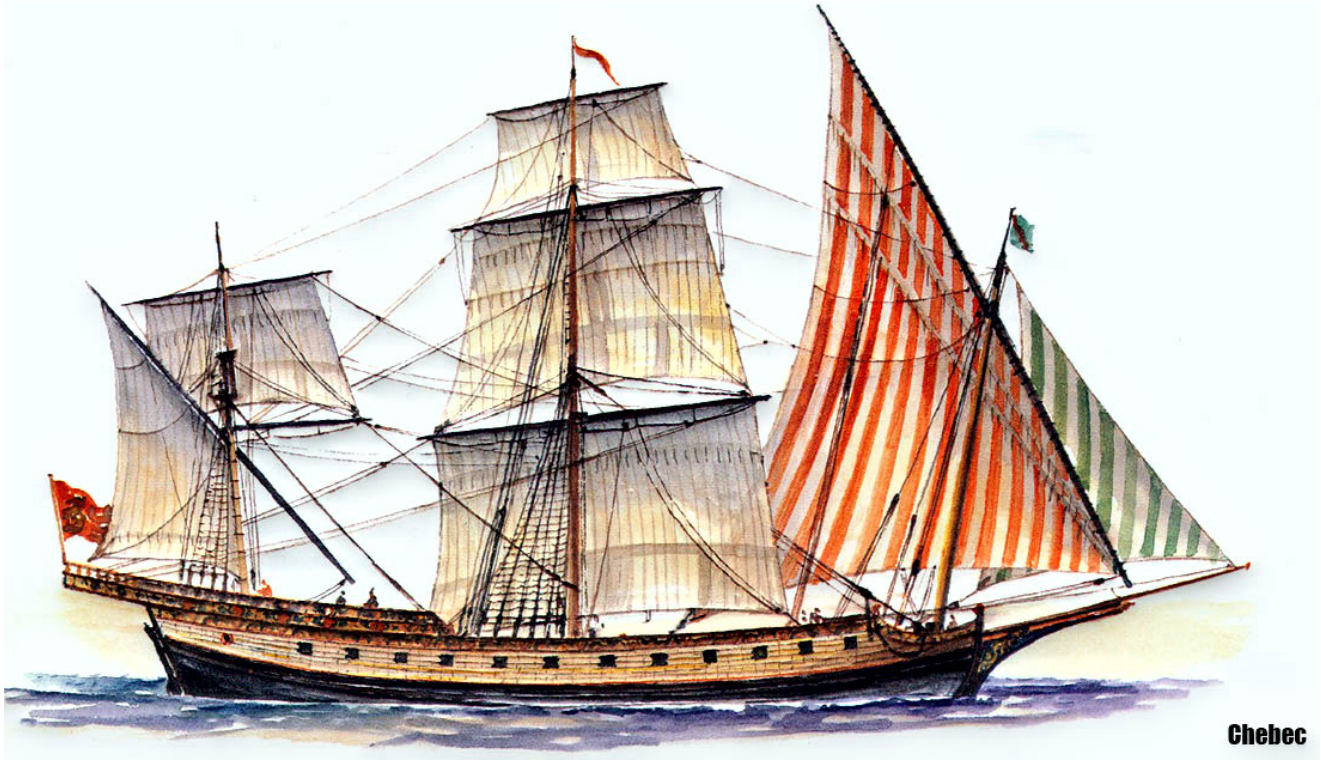
3. La garde

Le service de veille était l'un des plus importants à bord. Le quart se relevait de six heures en six heures, à partir de minuit. Les chefs de ce service étaient le Bach Raïs (le second), ayant sous ses ordres, le yakandjî (chargé du détail), et le Raïs Al-'Assa secondé par l'ourdian.

Le matelot, chargé de la veille, montait dans la hune et devait ouvrir grands les yeux, car l'ennemi pouvait surgir à tout moment. Les magasins de vivres, de munitions, les chambres des rameurs étaient soigneusement surveillées. On craignait, les sabotages, les complots et les rébellions.

4. Les corvées

Les travaux à bord étaient aussi nombreux que divers : l'entretien des canons, l'examen des différentes pièces d'artillerie, le contrôle des mâts et cordes, le lavage à grande eau de certaines parties du navire. D'Arvieux trouvait les bâtiments algériens « extrêmement propres[9]. » Il y avait, également, les réparations de la coque, La surveillance des esclaves.



B - UNE DISCIPLINE DE FER

Pour assurer le bon fonctionnement, l'ordre et la réussite de la mission engagée, il était indispensable de se soumettre à une discipline, sans discussion ni réserve, à une réglementation sans faille. Le navire devant être éminemment productif, la rigueur envers tout le monde était la règle maîtresse, pour réussir une tâche. Un observateur notait, qu'à partir du moment où les rames trempaient dans l'eau, « il était interdit, sous les peines les plus sévères, de faire le moindre mouvement de crainte de déranger l'équilibre de la galère et de faire perdre une partie de la vitesse [...] Seul, le comité courait sur la traverse du milieu de la poupe à la proue, marquant la mesure et réchauffant, à coups de fouet, le zèle des rameurs. »

La sévérité à bord avait déjà fait l'émerveillement d'un Haëdo qui trouvait nos marins si soigneux de l'ordre, de la propreté et de l'aménagement de leurs navires qu'ils ne pensent pas à autre chose. Il n'était permis à personne, fut-ce le fils du Pacha lui- même, de changer de place ni de bouger du lieu où il se trouvait. Chaque faute commise était sanctionnée selon le degré de gravité. Les torts causés, les menaces proférées, les outrages, les vols de vivres, le refus d'exécuter les ordres, les mutineries, le gaspillage, les abus, le laisser-aller et les coups et blessures, le sommeil lors d'une garde ou le meurtre étaient des délits ou crimes impardonnables et les peines encourues allaient de la bastonnade à la pendaison.

Rares étaient les bavures ou les cas de rébellion, signalés dans les sources. En général, l'accord était total entre le chef et ses subordonnées.

Cependant, en 1754, le Raïs Hadj Mûsâ fut chargé, à la tête d'une division de cinq chébecs, d'une mission dans les eaux de l'Archipel. Il reçut du Dey le droit de vie ou de mort sur les quatre autres Raïs servant sous ses ordres, ainsi que sur les équipages. Les instructions données étaient de ne point attaquer les bâtiments vénitiens mouillés sous le canon des forteresses ottomanes et de ne point effrayer ceux des nations amies par quelques manœuvres équivoques.

Que s'était-il passé en mer ? De graves incidents à bord des bâtiments algériens ou de simples différends entre chefs ?

Peu de temps après le départ de la division, les chébecs rentrèrent à Alger avec une modeste prise : deux bateaux siciliens ! Le commandant en chef s'était plaint de l'indiscipline des soldats. Le Dey n'osa les punir tous, ils étaient près de mille[10].

C - LES RISQUES DU METIER

La vie à bord n'était point une randonnée paisible ou un voyage d'agrément. De nombreux dangers menaçaient, en permanence, la santé et la vie du marin. A chaque instant, un péril guettait !

1) Les maladies : Malgré les dispositions prises et la réglementation sévère, les conditions de vie y étaient souvent à la limite du supportable.

L'entassement de plusieurs dizaines d'individus, les odeurs désagréables, le pourrissement de certaines denrées nécessitaient, certes, des mesures draconiennes, notamment le lavage à grande eau d'une partie de ces bordjs flottants. L'hygiène était le souci majeur des responsables et la condition indispensable à la vie de groupe[11].

En dépit de tout cela, les maladies causaient des ravages : Fièvres, épidémies, pneumonies dues au froid et au manque de vêtements chauds, infections des plaies, maux d'estomac retenaient une partie de l'équipage. L'humidité à bord, la malnutrition, la contagion et la pollution de l'eau étaient à l'origine d'une mortalité élevée ou de maux incurables, empêchant le marin de remonter à bord.

Pourtant, on savait d'avance, les méfaits des séjours en mer et l'horrible sort qui s'abattait sur les matelots. Mais le goût de l'aventure et l'appel des flots étaient irrésistibles.

2) Les accidents : Les épidémies n'étaient pas les seules à faucher les hommes. Tout l'équipage était à la merci d'un incendie, d'une voie d'eau impossible à colmater, d'un sabotage ourdi par des captifs, d'une tempête surprenant un navire fragile loin des côtes.

L'escadre pouvait se disperser, le bateau perdre ses mâts, les manœuvres s'avérer difficiles, les câbles se rompre ... et tout était perdu ! En l'espace de quelques heures, les puissantes vagues broyaient la coque et livraient son monde à l'élément déchaîné, au froid et aux requins. Ironie du sort ! Ces hommes au courage légendaire, invincibles au combat et dont les exploits furent chantés dans toutes les langues, étaient, en fin de compte, impitoyablement battus par les flots en furie.

Trois possibilités s'offraient à ces navigateurs malchanceux :

1- Etre engloutis par la mer, sans espoir de s'arracher aux vagues. En mai 1755, les flots amèneront, sur la côte de Tamenfoust (Cap Matifou) les corps de cent Algériens noyés, leur bâtiment ayant coulé à fond. Les gardes du port furent chargés de les enterrer. Cet exemple n'est pas unique. La mer déchaînée était grande mangeuse d'hommes.

2- Etre rejetés sur une côte chrétienne. Le mauvais traitement ou l'esclavage s'abattait sur les rescapés, même en temps de paix. Une lettre du Qâ'im maqâm (représentant du Dey) envoyée au Roi de France dit : « qu'un capitaine de l'un de nos vaisseaux nommé Négrillon Raïs étant sur la face de la mer et appréhendant le vent contraire, planta la bannière de sûreté et alla de votre côté. Nous avons entendu dire que lui-même et ses gens ont été retenus et vous les avez appliqués aux fers. Cela n'est pas raisonnable en temps que vous avec nous, il y a serment de paix[12]. »

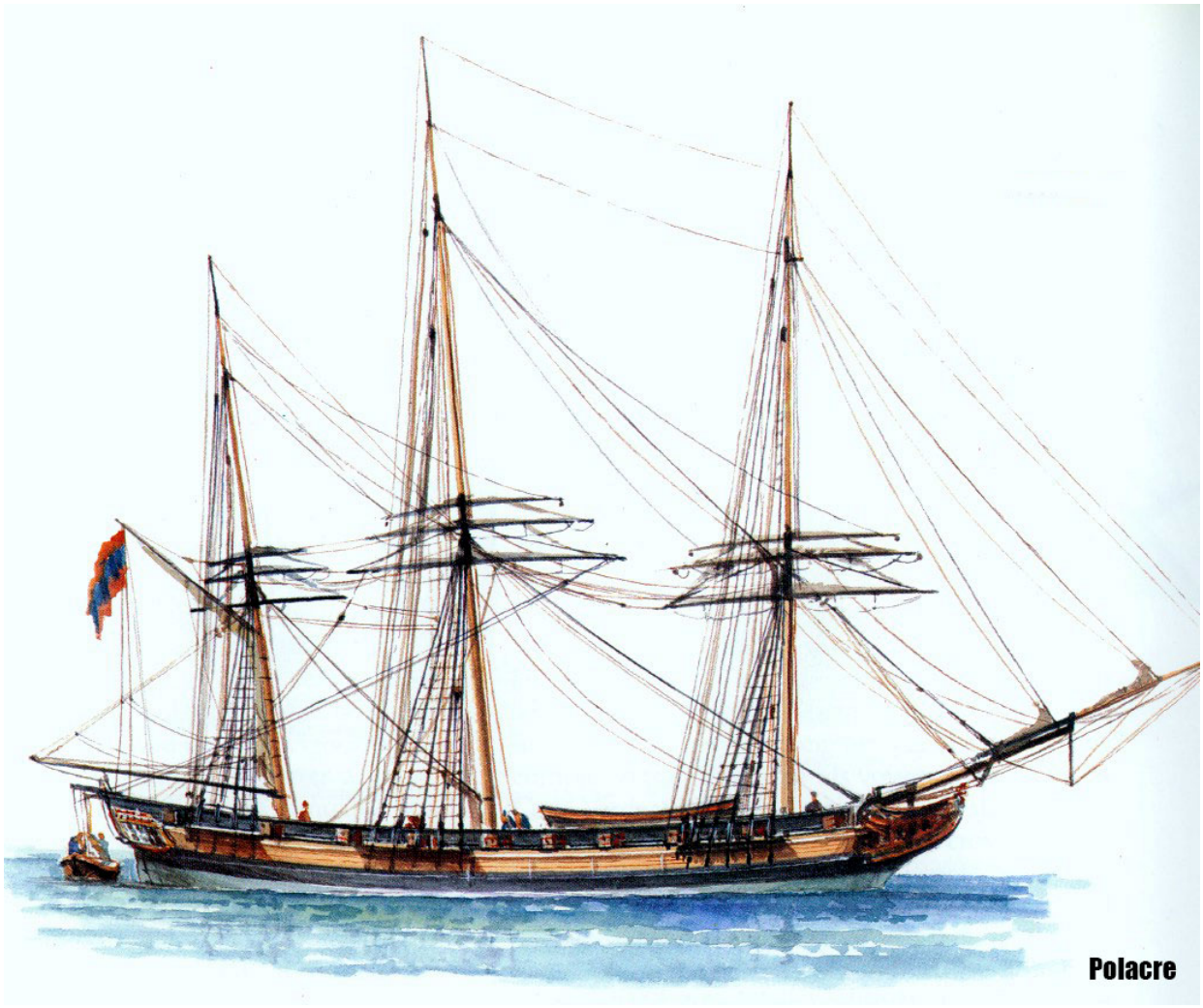
La note réclamait le navire et son équipage.

Plus les relations algéro-françaises se tendaient, plus les souffrances des marins algériens, victimes du mauvais temps, devenaient insupportables au gouvernement de la Régence.

|

« Le Dey et les principaux officiers, écrit le consul, se sont plaints hautement des mauvais traitements qu'on a fait à Toulon à un de leurs chébecs que le mauvais temps y avait jeté. Cela, ne contribuera à nous faire rendre les hommes que nous avons réclamés[13]. »

3- Enfin, avoir la force de rester sur l'eau, nager sans cesse et rencontrer, après des jours dans une situation désespérée, un bâtiment algérien ou une barque d'un pays ami, le calvaire se terminait. On était arraché à une mort certaine et l'on rentrait au pays, épuisé et malade.



c) Les combats : Les nombreux engagements entre Musulmans et Chrétiens ne se terminaient pas toujours à l'avantage des premiers. Certains coups durs et certains revers poignants étaient plus atroces qu'une mort abrégeant les souffrances. Les défaites étaient l'occasion, pour le vainqueur, d'humilier, de se venger et de s'acharner sur le vaincu.

Ibrâhîm Raïs, général des galères d'Alger, fut attaqué par cinq vaisseaux espagnols à rames et dut soutenir un furieux combat avec des pertes sensibles.

« Il y a quelques jours, relate-t-il, que je suis avec ma galère retourné d'un voyage ou j'étais allé, et au retour, étant en bateau, j'ai dû combattre contre quelques navires espagnols lesquels, il s'est fallu de peu, qu'ils m'emportassent. Je me suis, grâce à Dieu, échappé, blessé d'une mousquetade[14]. »

L'engagement, même bref, avait de funestes conséquences. Les cadavres des martyrs étaient jetés aux vagues, les blessures graves nécessitaient, parfois, l'amputation d'un bras ou d'un pied.

« J'ai vu, nous dit Aa-Zahhâr, un Turc à qui on a coupé un pied, lequel fut remplacé par un bâton. Le blessé se tient debout en s'appuyant sur ce bâton et travaille dans la fonderie[15].

Le récit d'un combat en haute mer soutenu par un vaisseau d'Alger, nous est fourni par un document d'archives. Les détails sont d'une telle précision que l'auteur de cette longue relation ne peut être qu'un officier connaissant bien et la mer et l'adversaire.

« Le 20 août 1729, à midi, nous trouvant près le cap Bon, ayant été informé qu'un vaisseau algérien était allé du côté de Tripoli, nous fîmes route pour nous rendre sur cette côte lorsque le temps nous fut favorable, mais les vents nous ayant empêché d'en approcher, il fut résolu d'aller du côté de la Lampedouze ou du Maretimo dans l'espérance ou l'on était qu'on pourrait l'y voir.

Le 23, nous trouvant aux eaux de la Lampedouze, à deux heures après midi, nous aperçûmes un vaisseau au sud qui faisait le Nord, nous forçâmes de voiles afin de le joindre. Nous en étant un peu approché, nous le reconnûmes pour celui d'Angleterre, alors, il se méfia et força de voile en arborant le pavillon d'Alger.

A cinq heures et demie, il démâta de son grand hunier ; nous apercevant que nous le gagnons, nous mîmes notre pavillon en l'assurant, à six heures et demie, étant par son travers, à demi portée de mousquet, il commença à faire feu sur nous, par sa mousqueterie de la seconde batterie; nous lui répondîmes par le même feu, n'ayant pu mettre notre première batterie hors des bâbords [...] le combat dura jusqu'à onze heure du soir. Nous l'avions tellement endommagé qu'il était impossible de s'ôter de notre vue [. ..] Eloigné de Tripoli de quarante-deux lieues, si

bien que nous le tînmes, tout le reste de la nuit, à notre avant, le voyant très distinctement.

A la pointe du jour, on fit rafraîchir l'équipage qui avait toujours sous les armes ; le calme et le brouillard ne nous permirent de l'approcher qu'à huit heures, nous trouvant par son travers, à demi portée de fusil. On recommença le feu de part et d'autre, nous servant de notre première batterie attendu que la mer était calmée. On lui cria, plusieurs fois, de se rendre, après l'avoir démâté de tous ses mâts et lui avoir coupé toutes ses manœuvres jusqu'au bâton d'enseigne.

Quoique réduit dans cet état, il ne cessa de faire feu, ne voulant point se rendre. A la fin, il se rendit à midi et demie, après les cris que faisaient les esclaves chrétiens qui demandaient miséricorde et faisaient signe d'un mouchoir, ayant avec eux, à l'avant du vaisseau, le Raïs nommé Houssein Mustafa, natif d'Alger, âgé de 49 ans et quelques officiers ; dans ce moment, on fit cesser l'artillerie [...] on mit aussitôt le canot et la chaloupe à la mer pour aller chercher les esclaves et amariner la prise. On envoya les maîtres calfats et charpentiers pour remédier à ce vaisseau qui était en très mauvais état et en danger de se perdre ; avant la nuit, tous les esclaves étaient dans notre bord ; nous donnâmes la remorque à la prise et nous fîmes route pour Malte [...].

Les esclaves chrétiens de plusieurs nations étant au nombre de 27 [...] l'équipage était de 357 Turcs, sans compter les passagers desquels nous en avons pris 178, duquel nombre il y en a 34 de blessés, le reste a été tué. Le combat a duré onze heures, sans discontinuer, ayant tiré 1.164 coups de canons et 23.036 coups de fusil[16].

Les drames de la mer et de la guerre ne se comptaient plus chez une marine active et résolue. Victoires et défaites se succédaient tout le long de cette période.

En 1748, le capitaine Renault de La Motte, commandant le vaisseau « Le Tavignon, » de Saint Malo, allait de Terre Neuve à Marseille, avec un chargement de morue. A la hauteur de Malaga, il aperçût deux chébecs faisant voile sur lui, avec pavillon espagnol auquel ils en substituèrent un rouge, lorsqu'ils furent à sa portée. Les prenant pour Salétins, il leur fit tirer deux canons qui engagèrent les Raïs à mettre une chaloupe à la mer. L'équipage lâcha de suite trois volées et un furieux combat s'en suivit, durant de huit heures du matin jusqu'à midi.

Quatre matelots furent tués et plusieurs autres blessés. Les chébecs furent obligés de changer leur mâture[17].

Un autre document nous emmène plus à l'Ouest. Les ennemis, cette fois, sont des Majorquins. Suivons l'odyssée de deux Algériens surpris par l'adversaire : « Le mauvais temps a fait disparaître la galiote (algérienne) et l'on ignore ce qu'elle est devenue ; quant au chébec, ayant été forcé de suivre la côte de l'île, les Majorquins en ont armé un autre et l'ont fait sortir [...] les Algériens se sont rendus sans combat, mais les Majorquins ne voulant pas les recevoir esclaves à cause de la peste, les ont tous massacrés et ont mis le feu au bâtiment. Deux Maures, seuls, ayant eu le secret de se cacher jusqu'à ce que le chébec Espagnol se soit retiré, ont éteint le feu et ont navigué pendant trois ou quatre jours, sans pouvoir aborder en nul endroit. Ils ont enfin rencontré un gros brigantin anglais vide dont le capitaine leur a dit être partis de Malaga pour aller à Gênes. Les Maures lui ont demandé secours. L'anglais les a reçus dans son bord et s'est emparé, à son profit, de tous les agrès du bâtiment espagnol et de sa cargaison. Le lendemain, il est entré à Port Mahon ... sans faire sa déclaration de ce qui lui était arrivé, ayant obligé, à cet effet, les Maures de se cacher à fond de cale ; il a remis à la voile et a trouvé en mer un autre Anglais faisant route pour Tunis à qui, il a proposé de se charger des deux Maures en question, mais ce dernier a répondu qu'il n'osait le faire, de peur de n'en être pas reçu à Tunis... Le premier n'ayant plus d'autre ressource, a jugé à propos de relâcher au Colle ou il a débarqué ces deux Maures. Il en est reparti pour se rendre, apparemment, à Gênes [...] (avec) leur butin[18]. »

Telle était la vie tumultueuse, épuisante, menacée à tout moment des Raïs et de leurs troupes. Il n'était pas facile de se mouvoir sans risque, dans cette jungle sur eau. Aussi, le lot de malheurs n'avait d'égal que la satisfaction de servir la Régence.

[1] Az-Zahhar rapporte que chaque été, le Bey de Constantine, envoyait de 'Annâba (Bône) un navire chargé de graisse animale et de beurre, au profit des navires du Jihâd, (*Mudhakkirât*, p.47)

[2] Arvieux (chev. d). *Mémoire* V, p.264.

[3] Topographie, R.A. 1871, p. 211

[4] *Relation de l'esclavage des sieurs* p.24

[5] Guerrit Metzon, *Journal de mes aventures*. A.I.E.O. d'Alger 1954.
On relèvera dans ce message beaucoup d'inexactitudes dues à l'ignorance du captif en matière de religion musulmane. Il y a cinq prières quotidiennes et non trois ; il n'est pas question pour un Musulman de faire la prière pour le compte d'un autre. La prière est une obligation individuelle. Pour implorer Dieu, on lève vers le ciel les mains et non les pieds.

[6] Dan, Histoire ...-pp. 312-313.
Le Saint dont parle le Père est Târiq ibn Ziyâd, chef militaire maghrébin qui conquit l'Espagne en 711. Le rocher ou il aborda conserve son nom : djabal Târiq (la montagne de Târiq (Gibraltar)).

[7] Relation, pp. 9-10.

Voir chapitre précédant : Les cérémonies du départ.

[8] Bamasser (B et L.) Les Chrétiens d'Allah, pp. 433-434.
لا يَسْتَوِي الْقَاعِدُونَ مِنَ الْمُؤْمِنِينَ غَيْرُ أُولِي الضَّرَرِ وَالْمُجَاهِدُونَ فِي سَبِيلِ اللَّهِ بِأَمْوَالِهِمْ وَأَنْفُسِهِمْ ۚ فَضَّلَ اللَّهُ الْمُجَاهِدِينَ بِأَمْوَالِهِمْ وَأَنْفُسِهِمْ عَلَى الْقَاعِدِينَ دَرَجَةً ۚ وَكُلًّا وَعَدَ اللَّهُ الْحُسْنَىٰ ۚ وَفَضَّلَ اللَّهُ الْمُجَاهِدِينَ عَلَى الْقَاعِدِينَ أَجْرًا عَظِيمًا
« Ne sont pas égaux ceux des croyants qui restent chez eux - sauf ceux qui ont quelques infirmité - et ceux qui luttent corps et biens dans la voie d'Allah. Allah donne à ceux qui luttent corps et biens un grade d'excellence sur ceux qui restent chez eux. Et à chacun Allah a promis la meilleure récompense ; et Allah a mis les combattants au-dessus des non combattants en leur accordant une rétribution immense. »

[9] Mémoires, V, p. 265.
Pour la comparaison avec la marine française : Chamson (A.), La Superbe (roman utile pour connaître la vie à bord et à terre). Bibliothèque de l'Arsenal, n° 3861, Toulon.

[10] Valliere (J. A), Observations sur le Royaume d'Alger, in « *Textes pour servir à l'Histoire de l'Algérie* » pub. L. Chaillou, p. 123. Ce cas d'insubordination est rare. Je ne l'ai rencontré qu'une fois. Par contre, les cas d'indiscipline et de mutinerie étaient fréquents dans les marines d'Europe. M.Blond, consul de France à Venise, fit connaître, en 1727, à son Ministre que « l'équipage d'un sanbequn, armé en course par les Maltais, sous la bannière de la religion, s'étant révolté et rendu maître du vaisseau, après avoir assassiné les officiers, s'est fait forban, portant tantôt le pavillon noir, tantôt celui de Malte [...] et ont attaqué deux navires français, » (A.C.C.M. série AA-29).

[11] A la même époque, en France, la tenue des navires laissait à désirer. Colbert écrivait, en 1678, à Chateaurenault : « Sa Majesté sait que la principale cause des maladies qui ont été sur nos vaisseaux vient de la saleté ou du peu de soins des capitaines. » Il faut attendre l'ordonnance de 1689 pour entreprendre quelques mesures. (Loir, *La Marine Française*, P.59).

[12] A.N.A.E. B -115, Lettre du 7 juin 1642.

[13] A.C.C.M, Série J. 1366.Lettre de Le Bossu (consul suppléant en 1757), 20 juillet 1757.

[14] Plantet, Correspondance... I, pp. 37 et 39, Lettres des 26 décembre 1628 et 8 janvier 1629.

[15] Az-Zahhâr, *Mudhakkirât*, p. 67.

[16] A.C.C.M., Série E/57, Relation d'un combat entre le Saint Vincent, vaisseau de la Religion de Malte et un vaisseau algérien, 1729.

[17] A.N.A.E.B 111-303 C.101.

[18] A.C.C.M. Série J 1363, Lemaire, Journal, août 1756. Le document ajoute que le Dey ayant été informé du cas « a signifié au vice-consul d'Angleterre que si ce capitaine était venu à Alger rapporter les gens et les effets du chébec, il l'aurait dédommagé amplement de ses dépenses et de son fret ; mais qu'ayant agi en voleur, il prétend la restitution entière de ce qu'il a pillé et qu'il soit puni. »

BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat

Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Neuf

L'ABORDAGE ET L'ASSAUT

Pour vivre ou plutôt pour survivre, les marins devaient livrer, sans cesse, des combats meurtriers à des adversaires aussi nombreux que dangereux. Pour en triompher, il fallait une technique éprouvée et une expérience de la mer ayant fait ses preuves.

Connaître les rivages, leurs criques et leurs rochers, les vents, leurs secrets et leurs forces, les flots et leur puissance, en devenir les familiers et en faire des alliés précieux et fidèles... telle fut la préoccupation constante de nos Raïs.

Les navires voguaient vers leurs objectifs, tantôt en groupe et tantôt séparément. Dans le premier cas, un livre des signaux leur permettait de maintenir le contact entre les unités et de procéder à certaines manœuvres d'ensemble[1]. Les signaux de nuit étaient exécutés à l'aide de fanaux, ceux de jour, au moyen de pavillons de diverses formes et couleurs[2].

On naviguait, de préférence, au grand large, dissimulé de la terre et à l'abri des surprises. La haute mer était beaucoup plus sûre. Pour naviguer sans repère, on se servait de la pierre d'aimant. Sur des bâtiments renforcés, on se risquait à affronter les tempêtes d'hiver parce que la mer était vidée de ses corsaires chrétiens. Souvent, on allait contre le vent afin que celui-ci fît office de rabatteur, emmenant vers le chébec algérien, le bateau à voile ennemi.

Les batailles d'escadre étaient rares, les combats les plus fréquents et les plus recherchés étaient l'engagement isolé.

A - LA CHASSE EN HAUTE MER

Quand une voile isolée ou modestement escortée était repérée au large, on s'empressait de la reconnaître tout d'abord. Mais les choses n'étaient pas faciles. Les navires se ressemblaient à se confondre et les pavillons ne signifiaient rien.

Alors, commençait le guet, puis les manœuvres d'approche. On prenait toutes les précautions qui s'imposaient, non seulement pour attaquer, mais aussi pour ne pas se faire avoir. La poursuite commençait. Chaque membre de l'équipage se tenait à son poste, attendant les ordres. L'écrivain de bord lisait à haute voix des versets du Qur'ân. Pour vaincre, on multipliait les ruses.

1) L'usage du faux pavillon

On utilisait les faux pavillons afin de tromper la vigilance de l'adversaire. Ce procédé n'était pas propre aux marins d'Alger. Partout, on arborait le pavillon neutre ou allié de l'ennemi. Les vaisseaux toscans et espagnols utilisaient les bannières « Fleur de Lys » pour échapper aux Algériens. Quand ils étaient en guerre contre la Régence, les Français naviguaient sous un autre pavillon : celui de la Savoie que choisit Philippe de Beaulieu Persac, appuyé en sous-main par Henri IV.

Jan Janzs, un converti d'origine hollandaise, plus connu au Maghreb sous le nom de Morat Raïs, pratiqua, durant des années, la course pour le compte du gouvernement néerlandais, puis travailla à son propre profit. Quand il attaquait un navire espagnol, il arborait les couleurs du Prince d'Orange et lorsqu'il combattait les autres bâtiments, il hissait le croissant rouge[3].

A leur tour, les Algériens savaient utiliser les pavillons qu'il fallait, les témoignages de passagers pris en mer, nous éclairent sur cette méthode payante.

L'odyssée d'un gentilhomme angevin, Du Chastelet Des Boys commença par le jeu perfide des drapeaux « …Les bannières bigarrées des Hollandais, dit-il, disparaissent et le haut des mâts se trouve en même temps ombragé de pavillon taffetas de toutes couleurs, enrichis et brodés d'étoiles, de soleils, d'épées croisées, de devises et d'écritures inconnues[4]… »

D'Aranda, à l'approche du navire d'Alger, vit « une banderole abandonnée au vent [...] de couleur verte, fermée de deux demi-lunes d'argent entrelacées[5]. »

Le 23 octobre 1793, le vaisseau « Président de Philadelphie, » capitaine Penrose, rencontra un chébec de seize canons, en vue de Cadix et naviguant sous pavillon espagnol. A peine l'Américain avait-il montré le sien, que le chébec, déjà à portée de canon, remplaça le drapeau espagnol par les flammes d'Alger et toute devint inutile[6].

Relatant un incident survenu en Méditerranée occidentale, le préfet maritime de Toulon, informait MM. du commerce par ce message :

« Deux galiotes sous pavillon algérien qui se sont montrées dans les eaux de la Corse ont capturé des bâtiments français. Quoique j'ai lieu de présumer que ces galiotes soient des corsaires espagnols qui, pour ne pas inspirer de la méfiance ont pris cette couleur[7]. »

L'usage du faux pavillon qui choque, aujourd'hui, n'était à l'époque, rien de plus qu'une ruse de bon aloi, un moyen comme un autre de s'assurer le succès... et tant pis pour le crédule qui se laissait prendre l'adversaire averti regardait plutôt les formes de la coque, les détails de voilure et les dessins et dispositions des bouches à feu pour mieux savoir à qui il avait affaire.

2) Un arsenal de feintes.

Comme il fallait éviter, jusqu'au dernier moment, d'attirer l'attention de l'ennemi ou d'éveiller ses soupçons, on avait recours à des ruses pour le rassurer.

Ecoutons Thedenat, pris le 2 avril 1779. « ... De Malaga [...] nous fûmes bientôt au milieu du golfe de Léon. Ce fut là où nous commençâmes d'apercevoir deux vaisseaux qui nous semblaient cingler du côté où nous venions. La grosse mer ne nous permettait pas de les reconnaître. Néanmoins, le capitaine, homme de peu de lumière, nous assurait qu'ils étaient Français. Les deux corsaires algériens qui nous poursuivaient, il y avait déjà longtemps, sans que nous en fussions aperçus, usèrent d'une feinte qui leur réussit très bien. Ils cinglaient toujours du côté du Nord, afin de nous mieux tromper et aussitôt qu'ils furent à la hauteur de notre tartane, ils prirent le vent en poupe et fondirent sur nous à pleine voile. Nous nous aperçûmes de toutes ces manœuvres, mais lorsqu'il ne fut plus temps et que nous étions presque sous la portée des canons de ces pirates [...] les voilà enfin sur nous, appelant à l'obéissance et, voyant que nous nous préparions à aucune défense, ils tâchèrent de nous aborder, ce qu'ils firent malgré la grosse mer qui leur fut, pendant un assez long temps, un obstacle. Trente hommes entrèrent dans notre bord, s'emparèrent de nous et nous firent passer dans un de leurs navires[8]. »

Le 25 octobre 1793, le brick « Polly » de Newburyport, faisant voile vers Cadix fut accosté par un autre brick voguant sous pavillon britannique. « Lorsque celui-ci fut à portée de la voix, » les passagers furent interpellés en anglais. « On nous demanda, dit l'un d'eux, d'où nous venions et où nous allions, ce à quoi s'empressa de répondre le capitaine Bayley. L'homme qui nous adressait ces questions était vêtu d'un costume européen et se trouvait seul sur le pont. Cependant, le brick étranger s'approchait, et bientôt se trouva contre notre proue, quand tout à coup, nous vîmes surgir à la poupe, plusieurs individus, qu'à leurs vêtements et à leurs longues barbes, nous reconnûmes être des Maures ou des Algériens[9]. »

Face à une prise éventuelle, on invoquait parfois le droit de visite reconnu, à la marine algérienne, par les traités et ce, afin de contrôler les cargaisons transportées. On parlementait avec les capitaines pour les inciter à faire acte de baraterie[10]. On leur promettait bon quartier[11].

Le but recherché étant les prises, on n'envisageait pas de livrer de beaux combats, sauf si les autres tentatives devenaient inutiles. D'ailleurs, nous l'avons déjà signalé, les navires algériens fins, bas et légers ne pouvaient résister longtemps à un combat de boulets. Il leur était difficile de porter des batteries dont les canons se seraient trouvés trop près les uns des autres, sans avoir assez de place pour le recul. C'était la raison pour laquelle, on faisait appel, le moins possible à l'artillerie. Les équipages, toujours nombreux, étaient plus utiles que les canons et c'est « par cet endroit que leurs abordages sont à craindre » disait d'Arvieux[12].

3) La hantise du corsaire d'Alger

Marins et passagers européens voyageaient avec l'obsession des corsaires d'ici.

D'Aranda, après avoir demeuré en Espagne pendant un an, voulut repartir pour la Flandre. Il jugea plus convenable de retourner par San Sébastian afin d'éviter tant de mer et "principalement, le danger des Turcs qui tiennent la côte d'Andalousie et de Portugal presque toujours infestée[13]. »

Les navigateurs Ragusains ou Ancônitains, actifs caboteurs de la Méditerranée, redoutaient surtout de voir monter, à l'horizon, le navire d'un Raïs, battant pavillon rouge, allant droit vers leur « trabacolo » comme un faucon sur sa proie.

« A l'aspect de la corvette battant pavillon algérien, écrit un voyageur de cette époque[14] les matelots ancônitains se mirent à pleurer et à chanter des psaumes et des litanies en l'honneur de Saint Cyriaque et de la Madona di Loretta dont ils collèrent les images sur leurs mâts. »

Mais le chébec algérien, décidé, approchait toujours sans que le soleil se levant à l'horizon, laissa au navire menacé, l'espoir de s'échapper à la faveur des ténèbres.

« Les matelots qui virent que ni la vierge de Lorette, ni le patron de Ancône ne les empêcheraient d'être pris, dans peu de temps, arrachèrent avec dépit leurs images, disant pour s'excuser de cet acte d'impiété, que si les Algériens au pouvoir desquels ils allaient, indubitablement, tomber, découvraient ces images, c'en serait fait d'eux tous[15]. »

4) Les réactions de l'adversaire

Selon les situations du moment et les dispositions de l'équipage, l'adversaire prenait une des trois attitudes suivantes :

a) La fuite : Le navire poursuivi juge salutaire de s'éloigner en jetant sa cargaison à la mer et en s'enfuyant à toute vitesse. Avec de la chance et de gros efforts, il peut échapper au malheur qui le guette.

En juillet 1753, un bâtiment espagnol, partit de Cadix pour Barcelone avec douze hommes d'équipage et trente-huit soldats de recrues. A la vue d'une galiote algérienne, la proximité de la terre les incita à se sauver au lieu de se défendre contre un adversaire beaucoup moins fort qu'eux. Une partie avait fui avec la chaloupe et l'autre s'était jetée à la nage[16]. »

b) La reddition sans combat : l'adversaire baisse pavillon à la première bordée, parfois même au premier coup de semonce. Le problème est alors vite réglé. Il ne reste plus qu'à prendre possession du navire, de ses biens et de ses hommes. C'est ce qui arriva à Du Chastelet des Boys. Ecoutons-le : « L'équipage épouvanté par les volées et les cris, "baisse les voiles et montre les mouchoirs, » pour marque de demande de composition. La soldatesque, encore moins résolue met les armes bas. Le tillac et l'entre deux ponts se désertent et le fond de la cale se peuple de fuyards. Les chaloupes du vaisseau se mettent à l'eau et nous investissent. Ces barbares et bigarrés aventuriers dont elles étaient remplies se précipitent et se prennent à l'abordage de notre désolée patache et à l'escalade de nos murailles de bois sans qu'aucune résistance ne fut opposée. Quelques matelots leur tenant la corde du bord afin de meilleur quartier et de sauver la vie après la perte de la liberté[17] ».

Souvent, l'abordage était facilité par la lâcheté et la cupidité du capitaine du navire attaqué. Emmanuel d'Aranda en fit la douloureuse expérience, en 1640, non loin des côtes françaises de l'Atlantique. « Après quatre jours de navigation, dit-il, nous nous trouvâmes à la hauteur de la Rochelle ; une frégate de ce port [...] nous avertit qu'il y avait, non loin de là, cinq corsaires turcs [...] Arrivés près des côtes de Bretagne, nous vîmes, en effet, deux navires que nous jugeâmes d'abord appartenir au commerce, mais le plus petit s'étant dirigé tout droit vers nous, il fut facile de comprendre que c'était un corsaire car il était sans pavillon. Nous engageâmes donc notre capitaine à fuir à toutes voiles, mais il nous répondit flegmatiquement qu'il n'était pas d'usage qu'un navire anglais prit la fuite [...] le lendemain, nous aperçûmes deux autres grands navires venir à nous avec la caravelle. Lorsqu'ils furent à une portée de mousquet, nous vîmes un Turc et à ses côtes un esclave chrétien qui criait en flamand : « Rendez-vous pour Alger. » Nous engageâmes le capitaine à parlementer et à offrir trente-deux mille patacons pour nous débarquer en terre chrétienne, mais au lieu de cela, il demanda, simplement, s'il aurait bon quartier ! Oui, oui lui répondit-on, et sur cette assurance il se rendit[18]. »

c) L'engagement : si le navire ennemi tente de résister et de se défendre par le feu, alors la parole reste aux armes.

Le combat commençait par la guerre de nerfs. On terrorisait l'équipage afin de tuer en chacun toute velléité de poursuivre la résistance. On lançait des hurlements, on proférait des injures ; on montrait ses forces. On ajustait les pièces des deux côtés.

Le combat s'engageait, on tirait « de poupe et de proue, » on lançait « balles de mousquets et pièces de fer[19]. » Les Algériens répondaient par des bordées successives. Sans perdre de temps, on lançait des décharges d'arquebuses et des flèches incendiaires afin de rompre les mâts, les cordes et les voiles. Une pluie de projectiles s'abattait sur l'ennemi. Puis, on mettait à l'eau une chaloupe ou s'entassaient de robustes soldats bien armés. D'habiles rameurs les menaient, malgré le danger, vers la proie. Le bâtiment était vite escaladé. C'était le moment décisif : envahir le navire. Alors, manches retroussées, cimeterre à la main, sabres et poignards à la ceinture, on se jetait à bord de toute part. Un corps à corps rapide mais sanglant pouvait précipiter la fin. Le carnage se terminait par la reddition. C'est ce qui arriva au Capitaine Touze, commandant le brigantin « la Ville de Rouen. » Il rencontra, le 4 juillet 1753, entre l'île de Majorque et la côte espagnole, une galiote qu'il prit pour un corsaire marocain. Il engagea le combat, mais après la seconde bordée, ses hommes s'aperçurent que le bâtiment était algérien. Ils se précipitèrent se cacher au fond de la cale. Le capitaine, son second et le contremaître furent blessés à l'abordage[20]. ».

Par une mobilité et un sens de l'attaque inégalables, les Raïs voyaient leurs efforts couronnés de succès. Il faut aussi mentionner la valeur guerrière des janissaires qui se présentaient « les armes blanches à la main et auxquels on ne peut refuser la force du corps, la résolution et le courage[21]. »

L'ennemi avait beau se protéger contre les assauts par des filets ou des manœuvres, les efforts demeuraient vains, la plupart du temps.

Guerrit Metzon dont le récit détaillé de son aventure en Méditerranée nous est parvenu, fut le témoin de ces scènes de violence. « Nous passâmes, dit-il, devant le Cap Saint Vincent et entendîmes du côté de la mer trois coups de canon ; nous pensâmes qu'ils provenaient d'un convoi anglais. Plus tard, nous apprîmes avec regret que le deux mâts « Vigilentie » avait été capturé par les Algériens. Dans une brume épaisse, nous fûmes dépassés par une frégate algéroise et par un brick qui avaient passé quatorze jours en mer et capturé un navire suédois et deux danois... Nous aperçûmes, à une distance de deux mille et demi E-NE, trois grands bateaux, dans l'après-midi, nous constatâmes que ces bateaux étaient, en réalité, deux frégates et un brick. A dix heures environ, nous vîmes une chaloupe se détacher de ces navires et s'approcher de nous à la rame, ce qui ne nous causa pas une petite peur. Je fis appeler le timonier... Quand ils se furent approchés de nous, nous vîmes, avec terreur et étonnement, les turbans des officiers assis à l'arrière et les rameurs presque nus avec des poignards à côté d'eux ; cela nous annonçait la visite et le sort qui nous attendait.

En accostant, ils sautèrent, poignard à la main à notre bord. Nos hommes qui étaient de quart, allèrent d'un bond au logement des matelots qui étaient en train de dormir et les avertirent en criant : « Levez-vous, les Turcs sont à bord ! » et comme ils ne voulaient pas le croire, leur terreur fut encore plus grande, quand ils virent les Maures déjà devant l'entrée. Ceux-ci sautèrent aussitôt en bas et chassèrent nos hommes, tout nus qu'ils étaient, sur le pont pendant qu'ils volaient tout ce qu'ils trouvaient. Ils firent sauter les coffres à coups de pieds et ils en sortirent tout ce qui leur plût, de sorte qu'arrivés quasi-nus, ils étaient, en moins d'un quart d'heure, complètement habillés. Ils jetèrent ce qui restait dans leur chaloupe et ne permirent pas à un seul de nos hommes de prendre quelque chose, ni de mettre un vêtement ; ils menacèrent de mort quiconque oserait leur résister[22]. »

Un exploit sensationnel fut réalisé en 1763. Une longue lettre du Consul Vallière[23] à son Ministre nous fait vivre des journées mémorables dans les eaux espagnoles. « Un petit chébec de dix canons a conduit en ce port, le 9 du mois dernier, une demi-galère du roi d'Espagne enlevée devant Ivice, à la vue de deux autres demi-galères qui ne jugèrent pas à propos de lui donner le moindre secours. Quelle honte pour les Espagnols ! Et quel triomphe pour les Algériens ! J'ai fait demander le détail sur la conduite des deux capitaines à Don Antonio d'Albamos, commandant en chef des trois demi-galères.

Les trois galères sortirent, précipitamment du port pour courir sur la galiote et le chébec algériens. Dès qu'elles découvrirent le chébec, la commandante ordonna aux deux autres de la suivre, pour que les trois fissent leur attaque en même temps. Arrivée à la portée du canon, la commandante fit trois décharges de son artillerie sur le chébec. Elle arbora le signal d'abordage et arriva sur le corsaire, qu'elle ne voulut plus ménager, tant parce que la nuit approchait et que le vent fraîchissait que, parce qu'elle craignait qu'en temporisant, il ne fut plus possible d'atteindre la galiote qui fuyait, mais quelle fut sa surprise quand, après avoir abordé l'algérien, elle s'aperçut que les deux autres, au lieu de l'imiter, prenaient la fuite. Cette affreuse et criminelle conduite donna du courage aux Algériens et le fit perdre aux Espagnols de la commandante, qui, étourdis du coup, ne surent empêcher que les Algériens ne jetassent sur leur demi-galère une vingtaine de Turcs qui, le sabre à la main et ayant à leur tête le Raïs du chébec, avancèrent pour attaquer la proue. Ils y tuèrent le lieutenant qui la défendait avec vingt-cinq hommes. Ils y tuèrent aussi, quelques soldats et matelots et le reste du poste, épouvanté, se jeta à la mer. Dans cette position, le commandant vint lui-même défendre la proue avec des gens de la poupe. Il tua de sa main le Raïs et trois autres Turcs. Il en blessa quelques autres ... A peine, cette action finie, que le chébec algérien tenta un second abordage qui lui réussit. Il versa une quarantaine de Turcs sur la demi-galère et c'est ici le plus affreux de l'histoire.

Les Espagnols épouvantés n'y virent plus. Sourds à l'ordre de leur capitaine, les uns se précipitèrent au fond de la cale, les autres se jetèrent à la mer dans la vue d'aller joindre la demi-galère qui avait fui et qu'ils ne purent atteindre et il n'y eut que le capitaine qui fit bonne contenance, soutenue de quatre ou cinq de ses fidèles amis dont deux furent tués à ses côtés.

Ces faits n'ont été démentis ni par les Turcs du chébec ni par les esclaves espagnols qui, tous à la chaîne et aux travaux publics, rougissent de leur lâcheté.

L'équipage de la demi galère était composé de cent dix hommes dont cinquante-deux ont été fait esclaves parmi lesquels, le capitaine, l'aumônier, l'écrivain et le chirurgien [...].

Le chébec algérien dont l'artillerie n'était que de six et de quatre, avait environ soixante-quinze hommes. Il en a perdu une trentaine et a eu quinze à vingt blessés. Le Dey a récompensé tous ceux qui se sont distingués[24]. »

On avait bien cherché une parade pour rendre les Algériens moins heureux dans l'opération « abordage. » Diverses solutions furent préconisées.

Le Ministre Seigneley suggérait qu'il fallait en venir avec les Algériens à l'abordage, le plus tôt qu'on pourrait, au lieu de s'attacher à les canonner de loin. Son argument ? La milice algérienne était inférieure aux troupes françaises !

D'autres stratèges voyaient l'inverse : on les réduirait mieux au canon, l'artillerie française étant plus forte et mieux servie[25]. »

Cependant, le Consul Vallière (C.) était d'un avis opposé. « Le grand art des Algériens est l'abordage... Ils y sont redoutables ainsi qu'à l'arme blanche[26]. »

Malgré ces qualités reconnues de tous, le succès n'était pas toujours garanti. Le sort pouvait trahir nos corsaires et la fortune aller du côté de leurs ennemis. D'Aranda fut le témoin d'un combat défavorable aux Algériens. « En moins d'un quart d'heure, dit-il, furent tués plus de deux-cents hommes tant Turcs que renies et esclaves[27]. »

Plus d'une fois, les téméraires corsaires prirent le chemin de la captivité en Flandre, au Portugal ou ailleurs ; plus d'une fois, ils durent fuir devant un adversaire tenace, résolu ou plus fort, abandonnant leur galère ou leur chébec.

B - L'ATTAQUE DES COTES

Les Raïs se devaient de frapper leurs ennemis soit en haute mer, soit sur leurs côtes qui ne manquaient pas de butin. Là aussi, le défi était à relever.

Mais, comment s'abattre sur un adversaire sur ses gardes, forgé par tant d'épreuves et d'expériences ? Tout un art, toute une tactique était mis au point par les Raïs pour ne pas éveiller les soupçons et donner l'occasion de s'échapper. Les bavures étaient sévèrement sanctionnées.

Les capitaines naviguaient constamment à la rame de peur de se signaler par les voilures. Ne craignant ni les tourments que soulevaient le mistral ou le retour de l'hiver, ni les nombreuses tours de guet édifiées le long des côtes, ils frappaient sans pitié le littoral des pays hostiles.

Au petit matin, à la limite de visibilité des côtes, on larguait les voiles afin de ne pas se faire détecter. Une fois l'objectif reconnu, on s'en approchait à force de rame pour ne pas attirer l'attention des riverains et leur permettre de fuir ou d'organiser leur défense.

Les astuces, les camouflages, les feintes, les embuscades, la connaissance des lieux et des habitudes des riverains garantissaient le succès. On utilisait les voiles noires la nuit, on opérait dans un silence complet, on s'abattait comme un éclair sur l'objectif et le coup de main réussissait !

Un des secrets des nombreux succès était la connaissance parfaite des côtes à attaquer : les caps fréquentés, les points de mouillage, les caches secrètes, les abris sûrs, les sources d'eau potable, les surfaces boisées et les escales utiles ou l'on pouvait dormir un peu et charger les vivres.

C'est pourquoi, les vaisseaux d'Alger, que l'on disait « fort mal armés et montés par des équipages qui connaissaient à peine les manœuvres » rentraient rarement bredouille. L'observation du Consul de Kercy résume, par une phrase, les exploits et l'intrépidité de ces marins dévoués à la Régence : « La rencontre des Algériens est, à la mer, un fléau plus redoutable qu'une tempête. »

Pour maintenir chez les marins la combativité requise et la volonté permanente de mieux servir, chaque grand succès appelait des récompenses alléchantes.

En juillet 1751, un chébec algérien prit un corsaire sarde. Ceux qui s'étaient distingués dans la prise furent « libéralement gratifiés. » Le Raïs reçut trois-cent-cinquante sequins et un esclave, les trois soldats qui montèrent les premiers à l'abordage eurent droit, chacun, à un esclave et à une somme d'argent : le premier à deux-cent-cinquante sequins, le second à cent-cinquante et le troisième à cent-vingt-cinq. Somme très importante à l'époque, ce qui fit dire au Consul Lemaire : « Des libéralités si considérables dont aucun Dey ci-devant ne s'était avisé et faites à des gens du plus bas étage, qui, ne possédant rien, se trouvent, tout d'un coup, dans un état d'aisance, sont très capables d'animer le courage de la milice et de la porter témérairement aux entreprises les plus hasardeuses[28]. »

[1] Voir chapitre IV

[2] « Sanjâq »: étendard, drapeau, désignait toujours les couleurs algériennes ; « bandîra » (de l'italien bandiera, de l'espagnol bandera), les pavillons des puissances chrétiennes.

[3] Gosse, Histoire de la Piraterie, p.74.

[4] Du Chastellet Des Boys s'étant embarqué à destination de Lisbonne pour y chercher fortune, fut capturé et conduit à Alger en 1642. Après un court séjour dans la capitale, il fut racheté par le Père Hérault et ramené à Marseille, le 26 juillet 1643.
Sur le personnage et son oeuvre, Turbet Delof, B.C., n°199.

[5] Relation, p.6.

[6] Dupuy, Américains et Barbaresque, p. 71.

[7] A.C.C.M. Série MR 46.1.4.1, Lettre adressé de Toulon 15 juillet 1812.

[8] Thedenat, Mémoires... pub. Emerit, R.A.1948, p. 158.
Faut-il rappeler que toutes les nations maritimes eurent recours à ce procédé ? En 1692, un vaisseau portugais chargé de blé, se rendait à Marseille quand il fut surpris par un bâtiment algérien. Son équipage comprenait 23 portugais et 4 Français. Les circonstances de sa capture sont les suivantes : Les algériens le rencontrèrent de nuit et lui parlèrent en hollandais et comme les Portugais détenaient deux passeports (un français et un hollandais) ainsi que les pavillons de ces deux nations, et se croyaient en face de Hollandais, ils jetèrent à la mer pavillon et passeport français. Après la visite et le contrôle, le vaisseau portugais fut conduit à Alger. (Grammont, *Correspondance des consuls*, Lettre du 3 oct. 1692).

[9] Dupuy,op. cit. p.71.

[10] : Baraterie : préjudice volontaire causé aux armateurs, chargeurs ou assureurs d'un navire par le patron ou par un membre de l'équipage

[11] D'Aranda, op. cit. p.7.

[12] D'Arvieux, *Mémoires*,V, p.265

[13] Op. cit.pp 1-2.

[14] Bellaire, *Récit de voyage de M. Paris*, p.383.

[15] Douin, *La Méditerranée de 1803 à 1805*, p.30.

[16] A.C.C.M Série J 1365. Lemaire (journal) note que malgré la fuite, dix-huit hommes avaient été capturés.

[17] *L'odyssée ou diversité d'aventures...* R.A.1866, p. 96.

[18] Relation... pp. 7-8.

[19] Sur la fureur des Algériens à l'assaut, Dan, *Histoire*, L. III, p. 30. (Édit. 1649).

[20] Vallière (J.A.), *Observations...* in Textes... p.107.

[21] Venture de paradis, *Alger...* R.A.1895, p. 305.
A l'époque, l'artillerie ne jouait qu'un rôle secondaire et le combat à l'abordage décidait du succès. C'est pourquoi on embarquait de gros effectifs de fantassins. Voir Lapeyre, Les monarchies européennes au XVIème siècle.

[22] Guerrit Metzon, *Journal de mes aventures...* A.I.E.O. d'Alger 1954, pp. 47-48.

[23] Vallière (J.A.) a été consul de France à Alger de 1763 à 1773.

[24] A.C.C.M série J 1369, Lettre d'Alger, 1er octobre 1763.

[25] A.N.A.E, B III-305.

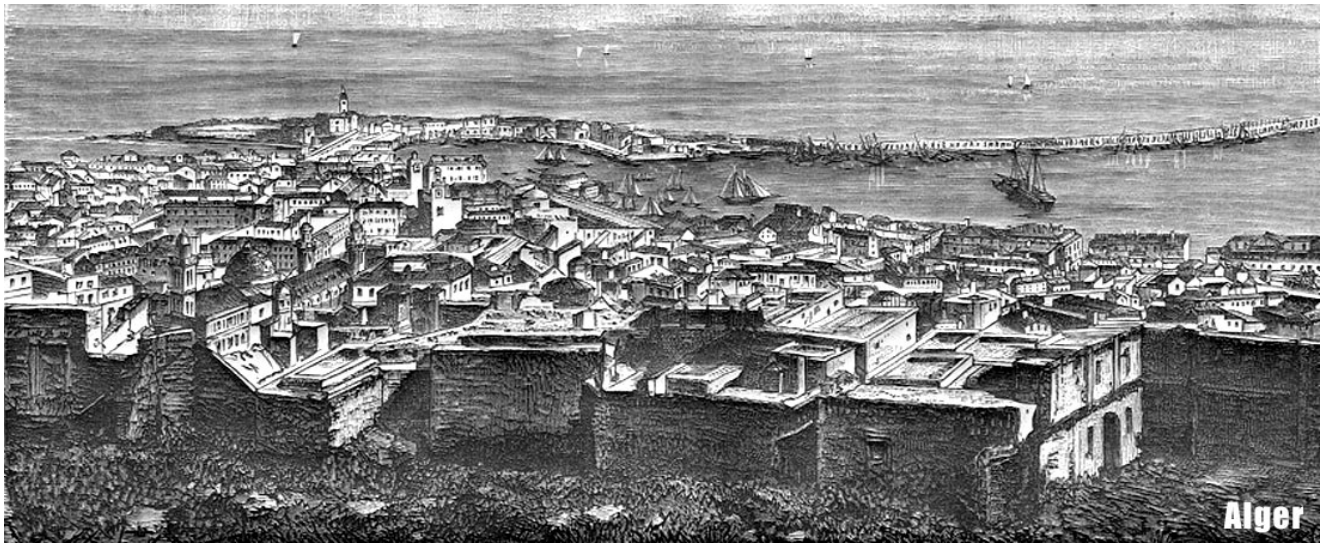
[26] Vallière (César Philippe) fut d'abord vice-consul puis consul à Alger de 179là 1796. Son mémoire sur Alger a été publié par L. Chaillou : « *Alger en 1781.* » p.41.

[27] Relation, p. 181.

[28] A.C.C.M., Série J 1364, Lemaire, Journal.

BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.



Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Dix

ALGER L'IMPRENABLE

« *On l'appelait al-mahrûsa (la bien gardée), on l'appelait al-mansûra (la victorieuse)* »

1. Un rôle conforme à la situation géopolitique

La position géographique avantageuse de la Régence, la proximité du front ouest dans ce grand conflit qui opposa, des siècles durant, rive Nord et rive Sud de la Méditerranée, les moyens militaires dont disposait le pays, tout ceci donna aux dirigeants de larges possibilités d'intervention. Les responsabilités à prendre et les obligations islamiques à honorer furent ici plus écrasantes que partout ailleurs dans les Etats musulmans : sauver et venger les frères d'al-Andalus, prêter sans cesse, son concours au Sultan ottoman en guerre avec les grands monarques, répondre à l'appel de tout prince musulman menacé par le chrétien, devait accroître le rôle d'Alger qui, depuis l'installation du pouvoir turc, devint la principale cible de l'ennemi et la grande base qui lançait sa flotte dans toutes les directions « pour rendre les coups. » Ne fut-elle pas appelée « Dar al-Jjihad ? » Ne fut-elle pas « la gloire de la Religion? »

Point de rencontre de l'Islâm d'Occident et de l'Islam d'Orient, la Régence fut présente, par sa marine, dans les batailles mémorables : Malte, Lépante, Navarin... et prit une grande importance aux yeux de ceux qui eurent à l'affronter. Son poids fut un fait hors de doute[1].

Les missions qui incombaient à la marine étaient aussi multiples que périlleuses, nous avons vu, dans un chapitre précédent, combien les menaces sur la Régence étaient précises et les

desseins hostiles de la part des nations d'en face.

Il importait donc de se défendre, de faire échouer les plans agressifs, de résister aux nombreuses attaques venues de la mer ; telles étaient les principales tâches défensives confiées à nos marins.

2. Le système défensif[2]

La force d'Alger résidait, avant tout, dans une organisation militaire complexe mais reconnue judicieuse.

Dès le début du XVIème siècle, les murailles de la ville étaient déjà « splendides et extrêmement fortes, construites en grosses pierres[3]. » Constituant une ceinture fortifiée, flanquée de bastions et de forts, elles avaient de onze à treize mètres de haut, d'après l'agent secret Boutin. Elles étaient couronnées d'ouvrages à meurtrières totalisant deux cent quatorze embrasures à canon. Cette barrière épaisse de deux à trois mètres, se moquait des boulets lancés à partir de la rade ou du continent.

Ce dispositif impressionnant était secondé par un autre aussi efficace, le fossé. Il devait gêner considérablement les assaillants en augmentent leurs difficultés dans leurs mouvements d'approche. Profond de huit à dix mètres, il doublait les remparts et exposait l'ennemi à un carnage, si par miracle ce dernier parvenait jusqu'aux portes de la ville.

Cependant, la défense d'Alger reposait en premier lieu sur une artillerie nombreuse, puissante et constamment renforcée.

a) Les forteresses

Extérieures à la ville ou incorporées aux murailles, les forteresses étaient de lourdes masses s'étalant çà et là, surtout en bordure du rivage afin de repousser les approches de la mer[4]. De distance en distance, ces forteresses étaient de lourdes masses d'étalant çà et là, « percées de sombres ouvertures laissant paraître les gueules menaçantes des canons de bronze. »

La défense éloignée était assurée par un chapelet de bâtisses dont les principales étaient « Fort de l'Eau » avec onze embrasures et dix canons, « Fort de Tamantafoust » avec ses vingt-deux embrasures et autant de pièces d'artillerie. De sa terrasse, on pouvait surveiller l'horizon et prévenir un mouillage forcé des assaillants éventuels. Le « Fort des Anglais » au Nord, à quelque distance de la ville était conçu pour défendre un endroit de la rade assez éloigné et où les bâtiments anglais venaient mouiller[5] (5). Cette construction disposait de vingt-deux embrasures et autant de canons. Plus loin se dressait le Fort de la Pointe Pescade.

La défense rapprochée reposait sur une douzaine d'ouvrages, bien répartis, bien armés et dont les principaux étaient :

Bordj al-Fanar (La Tour du Phare) fut édifié tôt sur l'emplacement du fameux Penon et fut l'objet, à plusieurs reprises, d'aménagements suivant les circonstances. Il garda, cependant, sa forme circulaire assise sur un solide rocher. On y ajouta une poudrière, une grande citerne et une vaste salle. Ses quatre étages abritaient cinquante-cinq canons et une importante garnison. Son chef canonnier, le bachtobdjî, détenait, dit-on, les clefs de toutes les poudrières d'Alger[6].

Canon algérien Bâbâ Marzuq

Pièce maîtresse du dispositif de défense, le Bordj du Phare avait attiré l'attention des observateurs européens : « Il est entretenu avec soin, nous dit Laugier de Tassy, pour la sûreté des vaisseaux. Il a trois bonnes batteries de canons de fonte[7]. » Le Père Fau qui se rendit à Alger en 1729, avait observé les travaux de défense extérieurs à l'enceinte de la ville. « La Tour du Phare, écrit-il, fut continuée par des jetées que l'on a faites, où l'on a ensuite construit des magasins et des batteries à double rang qui règnent le long de cette île où il y a une centaine de canons de bronze parmi lesquels j'en remarquais un qui avait quinze pieds de long, l'ouverture étant d'un pied de diamètre que l'on dit être de cent livres de balles[8]. »

Au sud de ce fort, un autre défendait l'entrée du port. Ses batteries bien pointées du Nord au Sud étaient composées de quatre-vingt pièces de canon de 36, 18 et 22 livres de balles[9]. Construit en 1712, il protégeait le port des navires qui l'abordaient par le Sud.

Approchons nous de la ville. Le Fort « Bâb 'Azzûn, » minutieusement décrit par Boutin, avait des embrasures et des canons qui atteignaient la centaine. Les uns surveillaient la mer, les autres étaient braqués vers différentes directions.

Le Fort « Mâ Bîn » (Le Chateau du Milieu) avait deux missions : tirer sur les navires ayant forcé l'entrée du port et tirer des salves en l'honneur des bâtiments de guerre en visite dans la rade.

Bordj « as-Sardine » édifié en 1616 et réaménagé par Muhammad ibn 'Uthman Pacha[10] disposait de deux batteries superposées qui cachaient trente-deux canons[11].

Bordj « al-Goumen » (Le Fort de la Câblerie) commencé en 1704 et achevé en 1712, avait deux étages cachant trente-deux pièces.

Plus les menaces extérieures se faisaient sentir, plus l'attention et les soins étaient apportés aux fameux bordjs qui firent, d'ailleurs, plus d'une fois, la preuve de leur mordant.

A la veille de l'agression espagnole de 1775, Bordj « al-Djedid » fut terminé[12]. Au lendemain de l'expédition anglo-hollandaise de 1816, Bordj « al-Bahr » fut achevé, face au Penon.

La Qasba, « couronne de la ville » complétait le système de défense. Forteresse dans la forteresse, elle fut, dès le siècle, intimement liée et mêlée à toute l'histoire de la ville. Dotée d'une cinquantaine de pièces braquées dans toutes les directions, elle surveillait plutôt les approches de la cité[13].

Ces forteresses plantées partout totalisaient, pour la seule ville, un nombre d'embrasures et de canons impressionnant : deux-cent-quatorze ! Avec les ouvrages extérieurs, on atteignait neuf cent sept dont cinq cent quatre-vingt-huit dirigés contre la mer.

Cet ensemble avait émerveillé les observateurs. « Les batteries de cette ville, écrit le capitaine Barchou, qui visita celles-ci en 1830, étaient bâties avec une magnificence extrême, les pavés, les murailles, les embrasures étaient faits avec un luxe de matériaux, un fini de travail dont on ne saurait se faire une idée[14]. »

b) Une artillerie redoutable

Ces forts légendaires avaient fait dire au Père Fau, en 1729, qu'on n'a rien épargné pour mettre Alger en sûreté. » L'art et la nature d'après ce visiteur, avaient travaillé de concert pour la défendre[15].

Les mille huit cents canons de tous les calibres, les neuf cent sept embrasures dont près de six cents face aux flots firent avorter, les unes après les autres, nombre d'entreprises chrétiennes.

En septembre 1587, deux agents de l'Ordre de Malte, Lànfreducci et Bossio, arrivaient sur la côte algérienne pour recueillir des renseignements et préparer une attaque contre Alger. Mais ils furent vite « déçus. » Aujourd'hui, disaient-ils, l'entreprise d'Alger est beaucoup plus difficile que lorsque l'Empereur la tenta[16]. En effet, Alger s'est augmenté en gens de guerre, en fortifications, en réputation [...] D'autre part, Bougie n'est plus au pouvoir des chrétiens[17] [...] cette ville est fort bien gardée du côté de la mer[18]. »

L'effort du côté du littoral restait soutenu. Le sieur Dancour vint à Alger en 1680 dans le but d'y déceler les faiblesses du système défensif. Il nous livre ses impressions : « Cette ville a toujours été fameuse [...] Elle est défendue par deux-cents pièces de canon dont cent de gros calibre, battent à fleur d'eau sur le môle à l'entrée du port [...] Sans cette opposition, il serait très facile avec des brûlots de réduire tous les vaisseaux en cendre[19]. »

Les observateurs du XVIIème siècle devaient formuler les mêmes conclusions.

Fau constatait en 1729 que « l'entrée du port parait fort difficile, car les vaisseaux qui voudraient prendre cette route auraient à essuyer l'artillerie de la Tour, celle des batteries qui sont à la suite et le canon dont les murs de la ville du côté de la mer sont garnis[20]. »

La même constatation fut faite deux années plus tard. La Condamine disait « qu'il serait aujourd'hui plus difficile à bombarder [Alger] qu'autrefois. Le môle est bordé de grosses pièces de canon. Le fanal qui est un fort à l'entrée a des batteries l'une sur l'autre.

J'ai vu un canon de vingt-deux pieds, l'embouchure de dix pieds, donné par le Sultan Sélim dont le nom est gravé en caractères turcs[21]. »

L'Amiral vénitien, Angelo Emo, venu en juillet 1767, devant la capitale, à la tête d'une escadre, réclamer l'application du traité de 1763, bombarder la ville et en bloquer le port, ne put rien entreprendre. « Du côté de la mer, disait-il, en outre de la vaste rade d'Alger, la ville est couronnée par de petits forts aux endroits exposés aux débarquements. Ces forts sont propres à rendre les débarquements difficiles [...] Le port, juste devant la ville, est gardé par le môle muni de batteries doubles, comptant cent quarante canons, la plupart de gros calibre. Autour du port, à proximité des forts de forme irrégulière, mais remplis de canons de telle sorte que l'on doit tabler sur plus de trois cents de ceux-ci pour la défense de la ville. Certains des travaux et batteries, bien que de forme bizarre, sont cependant intelligemment construits. Ils sont enterrés et peuvent gêner beaucoup les navires qui s'approcheraient pour protéger le bombardement[22]. »

En 1808, l'agent Boutin, venu sur ordre de Napoléon s'informer, trouvait que « la marine était certainement la partie la plus sérieuse de toute la défense [...] cent-quatre-vingt pièces, notamment de 36 et de 48, en casemates constituant des batteries rasantes redoutables [...] Les pièces du rez-de-chaussée sont bien couvertes[23]. »

La baie d'Alger, « ce nid [...] que la nature elle-même semblait protéger[24] n'accordait pas aux assaillants, les possibilités d'ancrage : les tours qui la surveillaient étaient tout aussi agressives.

Même aux heures de crises, les défenses tenaient bon. Bianchi, en mission à Alger, en 1829, avait été intrigué par ces forteresses. « Nous pûmes, dit-il, observer tranquillement les choses qui méritaient de fixer notre attention et surtout, en première ligne, les fortifications de la marine, le port et les bâtiments qui s'y trouvaient. Les ouvrages qui défendaient la partie Sud du môle, et que l'on trouve à droite en entrant dans la darse, se composent de deux lignes de batteries, dont la première, à fleur d'eau, est casematée et forte de cent-dix-sept pièces de gros calibre,

superposées parallèlement sur deux lignes, a été élevée depuis 1816. Ces pièces sont d'autant plus redoutables qu'elles battraient en flanc les bâtiments qui tenteraient de pénétrer dans la darse en tournant le môle ; une autre batterie, située à l'extrémité de la jetée et près de la porte de la marine, composée de pièces de douze, de dix-huit, de vingt-quatre, bat presque directement l'entrée de la darse[25]. »

Une tour construite sur l'emplacement de l'ancien Penon avait à elle seule, quatre étages de batteries, au début du XIXème siècle. Rarement, place maritime reçut tant d'artillerie !

Cependant, de tous les observateurs étrangers, de Kercy fut le seul à trouver des défauts aux défenses de la ville. « Les Algériens, dit-il, croient leur place plus forte que Gibraltar parce que, pensent-ils, les canons de Gibraltar sont plus élevés au lieu qu'Alger en a beaucoup à fleur d'eau. Mais les canons, par la manière dont ils les pointent, portent loin et ne sont point redoutables de près. Un cutter espagnol étant tombé sous le vent, essuya le feu de toutes les batteries sans être atteint d'un seul boulet tandis que sa mitraille balayait le môle[26]. »

Au début du XIXème siècle, la crainte inspirée par la capitale était encore grande. « L'on ne peut nier qu'Alger ne soit une place forte. Elle l'est d'abord par sa population qui de plus de 100 000 âmes et ensuite par ses forteresses, ses batteries hérissés de canons. Aussi ne serait-ce pas le cas de l'attaquer de front du côté de la mer. Pour qu'une expédition contre Alger soit suivie de succès, il faut 30 à 35 000 hommes de bonnes troupes et l'artillerie à proportion[27]. »

Les propos de De Kercy n'entament en rien la réputation qu'avait la capitale de « place inexpugnable, » de ville « inattaquable, » de cité « bien gardée. »

Le front de mer seul disposait en 1830 de deux-cent-trente-sept canons ! Bien après Boutin, les forteresses de la capitale demeurèrent dissuasives. Shaler trouvait que « toutes les approches d'Alger par mer sont défendues par des travaux si redoutables et si bien garnies de canons de gros calibres qu'il y aurait de la folie à vouloir l'attaquer avec une flotte[28]. »

Canons (bronze) pris à Alger en 1830

3. Un état d'alerte permanent.

Pour ne pas être surpris par l'ennemi, il fallait être sur ses gardes tout le temps Si une flotte ennemie se présentait, on ne pouvait se laisser assiéger. On devait se résoudre à livrer bataille. La vigilance devait être sans faille.

En mai 1749, le bruit s'étant répandu à Alger qu'on préparait à Cadix un armement considérable destiné à venir bombarder la capitale et que le Roi du Portugal et le Grand Maître de Malte devaient joindre leurs forces à celles des Espagnols, « le Dey donna les ordres pour la défense de la place en employant sept-mille esclaves à monter les canons de la ville et des forts, à disposer les batteries le long de la côte et à élever des retranchements pour s'opposer aux descentes[29]. »

Lors de la rupture avec l'Angleterre, le Dey Mustapha avait décidé la construction de deux cents embarcations légères ; il fit remplir les forts de tout le nécessaire militaire. Il vint en personne à Bâb al-Jihâd, y demeura et chaque nuit, il ordonnait à la flotte de sortir du port et de patrouiller. Il montait à bord d'une embarcation et assurait avec les Moujâhidines, la garde durant plusieurs jours[30].

Pour faire face à toutes les situations, les Algériens s'armaient toujours. « Dar an-Nhâs » devait satisfaire les besoins de la marine[31]. Les ateliers des moules, des affûts ainsi que de nombreuses forges fabriquaient des projectiles et diverses munitions. La plus grande partie de la production servait à défendre l'amirauté[32].

Dans ce monde de tension et de méfiance, il est normal que le commerce le plus florissant soit celui des armes et des munitions. « Il y a à Alger, écrit Pananti, des demandes considérables d'objets variés [...] La poudre à canon et les pierres à fusil se vendent très bien [...] Les sapins, le merrain, le fer travaillé, les canons, les armes à feu et les munitions navales de toutes espèces trouvent un débit prompt à Alger[33]. »

4. La sécurité de la flotte.

La défense de la capitale était liée à la sécurité des navires. Des mesures très appropriées avaient été prises pour préparer la flotte.

Pour la défense de la ville, on sentit que les chaloupes bombardières et canonnières étaient absolument nécessaires.

Le Dey, chacun des dignitaires de la Régence et les riches en firent faire de leurs deniers.

Les chaloupes canonnières servaient à renforcer le système défensif à l'entrée du port. On y plaçait une douzaine de ces pièces, derrière une estacade de bois, renforcée d'une solide chaîne de fer et de plusieurs câbles et grelins. La chaîne était tendue, chaque soir, pour fermer le port.

Contre le ressac de la mer, par gros temps, on plaçait les navires au fond du port qui faisait coude. Pour soustraire les chaloupes aux méfaits du soleil et des intempéries, on se servait des grands magasins voûtés, non loin de la Porte de Bâb al-Wâd. Face aux bombardements dont la flotte était la cible préférée, on coulait à fond les navires pour les préserver des projectiles trop dangereux[34].

Toutes ces mesures rendaient la tâche ingrate aux ennemis de la Régence. Les aventuriers avaient, en face d'eux, une surveillance difficile à tromper. L'horizon était scruté constamment. La garde observait les moindres mouvements suspects.

Parallèlement, à la guerre déclarée entre Alger et ses nombreux adversaires, il y en avait une autre, secrète, qui espérait démolir la flotte algérienne.

Les apparitions d'intimidation connurent rarement un succès. Les bombardements par mer furent souvent un échec. On pouvait même dire que le péril était égal, sinon supérieur pour l'agresseur. La victoire finale était due à l'organisation de la défense. Un document de 1790 décrit l'extrême difficulté d'attaquer avec bonheur la ville des Raïs. « Deux mille hommes, dit-il, s'en rendraient aisément maîtres, le sabre à la main. Il faudrait alors essuyer tout le feu des canons de la marine et celui des chaloupes [...] Maîtres du môle, ils seraient encore exposés à quelques canons et à la mousqueterie des casernes, alors, on bombarderait facilement la ville. Cette opération serait brillante mais meurtrière et le succès incertain[35]. »

Haëdo fut un des premiers à sentir la rage des défaites européennes devant l'indomptable cité. « O Alger, s'écriait-il, repaire de forbans, fléau du monde, combien de temps encore les princes chrétiens supporteront-ils ton insolence[36] ? »

A l'imprécation du prêtre espagnol, Muhammad al-Djadirî at-Tilimçani, chantant la gloire à laquelle la célèbre ville était parvenue, répondit par cette invocation : « Que tous ceux qui habitent Alger ou s'y trouvent en garnison, sachent à quel rang est parvenue cette ville dont le sol est pétri du sang de l'Infidèle ! Dieu, faites qu'elle demeure la place du Jihad et le lieu où se manifestent la volonté et l'effort jusqu'au jour du mutuel appel [37]! »

Deux attitudes se cristallisèrent autour d'Alger : la haine implacable des uns et l'admiration confiante des autres[38].

Nul dirigeant de la Régence n'avait mieux que Dey Cha'bâne compris l'importance de la place d'Alger dans la défense de l'Islam méditerranéen. N'a-t-il pas écrit à Louis XIV, dès 1694, que « c'est sur Alger que repose l'Empereur (entendez le Sultan ottoman) pour la conservation de tout son empire d'Afrique[39]. Et n'a-t-il pas prédit un triste sort au monde musulman si jamais Alger tombait ? « Dieu préserve Alger du péril ! disait-il encore au Roi de France, car assurément, s'il arrivait le moindre dépérissement d'Alger, les Royaumes de Tunis, de Tripoli et d'Egypte sortiraient bientôt des mains des Empereurs ottomans[40].

Comme le Dey, le Diwan, lui aussi était fier et conscient de la place d'al-Djazaïr. N'a-t-il pas dit à Seigneley au sujet de la capitale : « Alger, grand théâtre de la guerre et bastion des martyrs de la religion musulmane[41] ! »

انما حرارة هذه الأوراق ... أعلاما الأخر القاطنين والمرابطين بها وليعفو اقدر الجزائر إذ تراب بوا حيها معجون بدماء الكفار. اللهم أدامها دار الجهاد ومحل عزم وأجنهاد، إلا يوم التناد ، بحرمة أشرف العباد وأكرم العباد

[1] Leynadier et Clauzel, *Histoire de l'Algérie*, I, p. 102.

[2] Belhamissi (M.), *Alger, la ville aux mille canons*, Alger, 1987

[3] Léon l'Africain, *Description de l'Afrique*, Ed. Epaulard, t. II, p. 347.

[4] A.N. Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. II, document n°12, Mémoire Militaire sur Alger.
On lit dans le document qu'il n'y a « que six à huit pièces de la Qasba qui, à la rigueur, peuvent tirer du côté de la terre [...] on n'a pas semblé soupçonner qu'on peut être attaqué du côté de la terre. L'imprévoyance à cet égard a été si loin, qu'il serait impossible de tourner leurs [les Algériens] canons des forts, contre les hauteurs qui dominent la ville. » Remarque qui se justifiera en 1830 !

[5] La Condamine, *Voyage*. R.A., 1954, p. 380.

[6] Il servait aussi de logement au captan Raïs, maître du port et à Wakîl al-Hardj.
Rappelons que de l'une de ses embrasures partit, le 3 août 1829, le tir sur le vaisseau français « La Provence. » En juillet 1830, les nouveaux maîtres d'Alger, trouvèrent, sous une voûte, le fameux canon appelée « Bâbâ Marzuq » qui sera transféré à Brest. (Klein, *Feuillets*... V, p. 106)

[7] *Histoire d'Alger*, p. 177.

[8] R.A., 1940, p. 254.

[9] Laugier de Tassy, op. cit. p. 177.

[10] Az-Zahhar, *Mudhakkirat*, p. 24.

[11] Description détaillée dans Klein, *Feuillets d'El-Djazaïr*, I, 74 ; Sur l'appellation, voir Boyer, *La Vie Quotidienne à Alger*...p. 31.

[12] Az-Zahhar, op. rit p. 24.

[13] Il y avait en réalité 47 canons dont 27 surveillaient la ville ainsi que 12 mortiers.
D'autres forts avaient joué également un rôle dans la défense de la cité : La Batterie des Andalous, appelée Bordj al-Goumrègue armée de 11 canons, construite dès 1551 par le Caïd Safar, disposait avant 1830, de 23 canons en bronze. Ce fort fut détruit en 1867.

[14] Cité par Klein, feuillets... 1,45- 46.
Le total des embrasures atteignait 907 dont 588 étaient face à la mer. Sur 658 canons défendant la capitale, 529 donnaient du même côté. A ce nombre impressionnant, il convient d'ajouter les pièces établies dans les forts extérieurs.

[15] R.A., 1940, p. 255.
Il serait intéressant de comparer les fortifications d'Alger avec celles de Tripoli à l'époque, du moins vers la fin du XVIIème siècle. « Tripoli a, du côté de la mer, le fort de Mandrigo, garni de trois pièces de canon de fonte et de dix-neuf pièces de fer. Dans le château où loge le Bey, il y a trois pièces de fonte et quatorze de fer. A la pointe de Lanchier, il y a trois batteries qui défendent l'entrée du port. Sur les bastions de la ville, il n'y a aucun canon, ni sur les murs [...] excepté du côté de la porte de la Marine où il y a trois pièces de fer et sur le fort Dragut, il y a quinze couleuvrines de fonte de fort petit calibre. Les fortifications de la ville sont fort jolies du côté de la terre. Il y a des fossés, tout autour, mais sans eau, aussi n'ont-ils à craindre que les Maures de la campagne » (Petis de la Croix, 22 janvier 1692, A.N.Marine, B7/49)
On remarquera qu'Alger avait une infrastructure défensive infiniment meilleure.

[16] Allusion à la célèbre attaque de Charles Quint en 1541.

[17] Elle fut libérée en 1555.

[18] R.A., 1925, p. 542.

[19] Vittu (J.P.), *Un document sur la Barbarie en 1680- 1681*. La Relation du Voyage du sieur Dancour, C.T., 1977, pp. 315-316.

[20] R.A., p. 255.
Le vicomte d'Andrezel visita Alger en 1724. Il y remarqua « les batteries du Fort du Fanal qui sont d'un très bel ouvrage, il y en a trois, l'une sur l'autre, garnie de 40 grosses pièces de canon, toutes de belle pierre de taille et dont la plus basse est voûtée, à l'épreuve des bombes à fleur d'eau [...] Le môle qui y tient et qui ferme tout le port en a plus de 50 pièces. A côté du môle, joignant la ville, il y en a une appelée « pescaderie » de 6 grosses pièces.
Le bastion sur la porte de la Marine en contient 8 « aux armes de France prises à Gigeri » ; il y a deux forts qui battent sur la marine, l'un du côté du Sud (Bâb 'Azzûn), l'autre du côté du Nord (Bâb al-Wâd); au sommet, il y a la Qasba. A.N.Aff.Etr, *Mémoires et Documents*, t. 13.

[21] *Voyage*. R.A. 1954, p. 380.

[22] R.A. 1951. pp. 187- 190.

[23] Boutin. *Reconnaissance*. p. 35 : *Nettement Histoire*, p. 587.

[24] Le Marchand (E.), L'Europe et la conquête d'Alger, p. 7.

[25] Bianchi (T.X.), Relation de l'arrivée dans la rade d'Alger du vaisseau de Sa Majesté « La Provence, » L'on comprend pourquoi de Bourmont, désigné le 20 avril 1830 par Polignac, reçut l'ordre d'exiger de la Régence, avant de commencer les hostilités, la destruction des fortifications d'Alger.

[26] *Reconnaissance*. pp. 113- 114

[27] Thédenat. *Coup d'œil sur la Régence d'Alger*, cite par Charles- Roux. p. 419.

[28] *Esquisse*, p. 64.

[29] A.N.Aff.Etr., B III - 303, Cahier 101.

[30] *Mudhakkirât*, p. 78

[31] C'était un bâtiment haut, flanqué d'une tour, près de la Porte de Bâb al-Wâd (devenue plus tard, rue de la Fonderie).

[32] Dès la chute d'Alger en 1830, une compagnie de négociants juifs offrit à de Bourmont d'acheter pour sept-millions de francs, toute l'artillerie tombée entre ses mains. Si un certain nombre de pièces fut conservé pour la défense de la ville, le reste fut expédié en France par Duperré.
Sur le sort de ces armes, Klein, *Feuillets*... 1.1, 1913, pp. 45- 51.

[33] Pananti, Relation d'un séjour... p. 362.

[34] Venture de Paradis, Alger au XVIIIème siècle, R.A., 1897, p. 268.

[35] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, 1.14 (Alger)

[36] Grammont, Histoire, Introduction, p. 111.

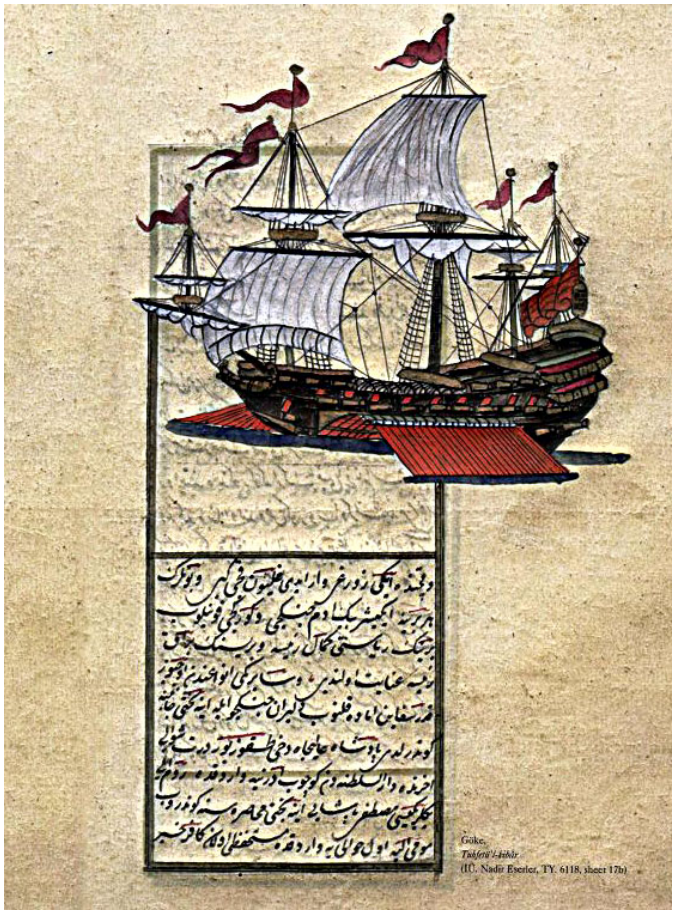
[37] Al-Djadiri, Az-Zahra an-nayyira... (Publication de la Faculté des Lettres d'Alger), p. 32.

[38] Mon livre, *Alger, l'Europe et la guerre secrète* (sous presse).

[39] Plantet, *Correspondance*... I, p. 432, Lettre du 1er septembre 1694.

[40] Plantet, op. cit. I, 635. Alger occupé en 1830, la série des chutes commença : Tunis en 1881. l'Egypte en 1882 et Tripoli en 1911.

[41] Plantet, op. cit. Lettre du Diwan à Seigneley, 3 janvier 1690.

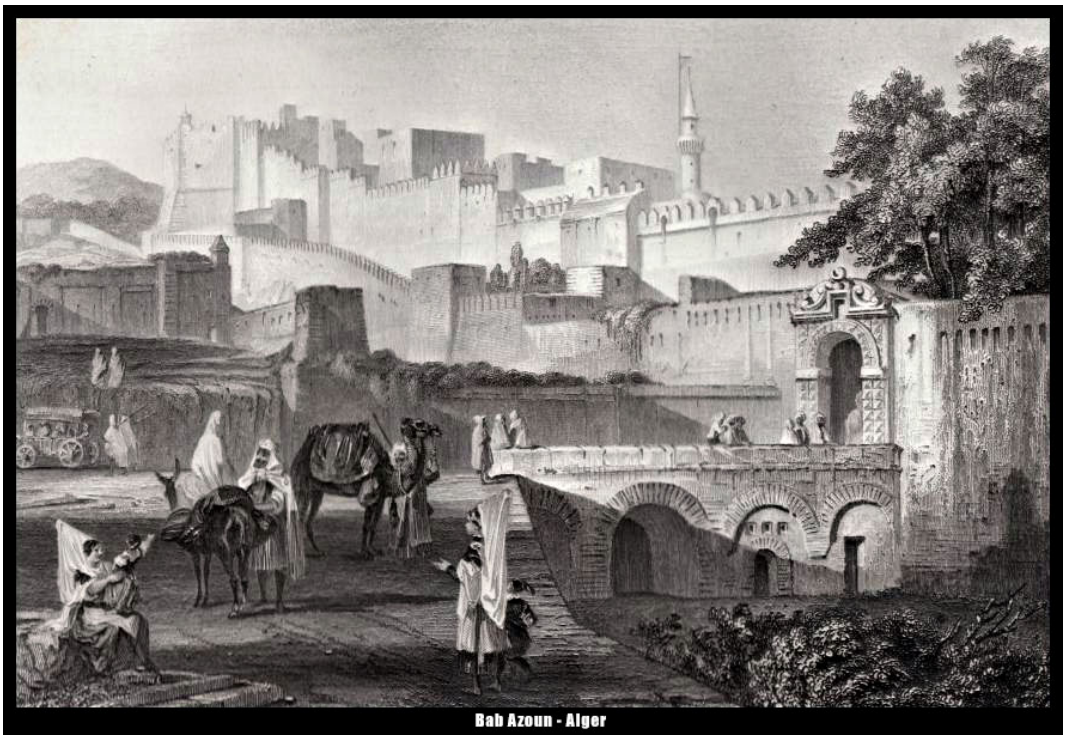

Göke,
Tuhfetü'l-Ahbâr
(İÜ. Nadir Eserler, TY. 6118, sheet 17b)

BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat

Al-Moujahidine Bahri



Chapitre Onze

LA DEFENSE DU LITTORAL

Deux missions incombaient à l'armée de la Régence : déloger l'occupant et défendre la côte. La marine prit une grande part dans cette lourde tâche.

A - LIBERER LES POINTS OCCUPÉS

1. Chasser les Génois

Le coup d'envoi de l'anti-croisade fut donné, dès le début de la présence turque, à propos de Jijel.

Après leur premier échec devant Bijâya, en 1512, les frères Barberousse se mirent à explorer la côte afin d'établir une base pour se lancer dans la bataille contre l'occupant.

Ils trouvèrent insupportable la présence des Génois installés depuis peu à Jijel. Ils étaient six cents environ. Aidé par les tribus voisines, 'Arrûdj chassa les Italiens en 1513 et fit de cette bourgade du littoral, une base active d'où partaient les coups contre Bijâya[1].

2. Déloger les Espagnols

Une des préoccupations majeures du nouveau pouvoir établi à Alger était de libérer « ard al-Islâm » (la terre de l'Islâm). En effet, dès le début du XVIème siècle, et profitant des déchirements et des faiblesses militaires dont souffrait le Maghreb central, les espagnols s'étaient emparés de quelques villes côtières avec l'espoir de dominer, directement ou indirectement, l'arrière-pays.

a) Le Penon d'abord[2] : En 1510, Pedro Navaro, après s'être emparé de Bijâya, vint construire, à grands frais, sur l'îlot principal, à trois cents mètres de la terre ferme, une forteresse appelée « penon » à cause de la base rocheuse qui la supportait. A une portée d'arbalète de la côte, le bastion se voulait « un gage sûr de la soumission des Algérois. »

On espérait les tenir en respect, prévenir ainsi la course musulmane et assurer la perception du tribut annuel imposé à Alger par les rois catholiques.

De 1510 à 1529, les Espagnols retranchés dans la fameuse forteresse bombardaient, de temps à autre, la nouvelle capitale du Maghreb central.

Dès son installation à la tête de la Régence, Khayr ad-Dîn devait résoudre l'épineux problème du Penon. Le moment venu, Barberousse prit la décision d'en finir avec la présence espagnole qui « était la fois une gêne et une honte » et un obstacle aux mouvements de la marine. Elle empêchait la construction d'un port et les bateaux n'étaient en sécurité ni contre les tempêtes ni contre les attaques ennemies.

Ainsi, par un beau matin de mai 1529, c'était la veille du Ramadhân, les batteries placées sur la porte de Bâb al-Wâd, crachèrent un feu nourri qui dura « vingt jours et vingt nuits. » Les Espagnols tinrent bon. Alors Khayr ad-Dîn fit battre la forteresse du côté de la mer par ses galères « afin de contraindre l'ennemi à tirer de tous les côtés et disperser ses boulets. » Grâce à un espion juif à la solde des Espagnols nous connaissons la tactique de Barberousse : Il ordonna d'armer toutes les galères et fustes et fit courir le bruit qu'elles allaient partir pour croiser les côtes d'Espagne. Elles s'exécutèrent mais au milieu de la nuit, elles rentrèrent dans la rade et allèrent se cacher dans le port de Matifou. Le jeudi, toute l'artillerie bombarda le Penon et le lendemain, toute la division, protégée par le bruit des canons et par la fumée s'approcha de l'îlot et aborda à la pointe du rocher « sans que les Espagnols eussent vu quelque chose. » Puis les combattants, sautant à terre donnèrent l'assaut au fort. Malgré l'alarme donnée, la victoire fut totale, une grande partie du château fut démolie et avec les débris, une jetée fut posée sur une traînée de rochers.

Les Occidentaux ont mis l'accent, quant aux causes de la défaite chrétienne, sur un certain nombre de facteurs :

- Un appui français ? Khayr ad-Dîn sortit donc victorieux « avec le secours du Sultan et celui des canons d'un bâtiment français qui était venu se radouber à Alger[3]. »

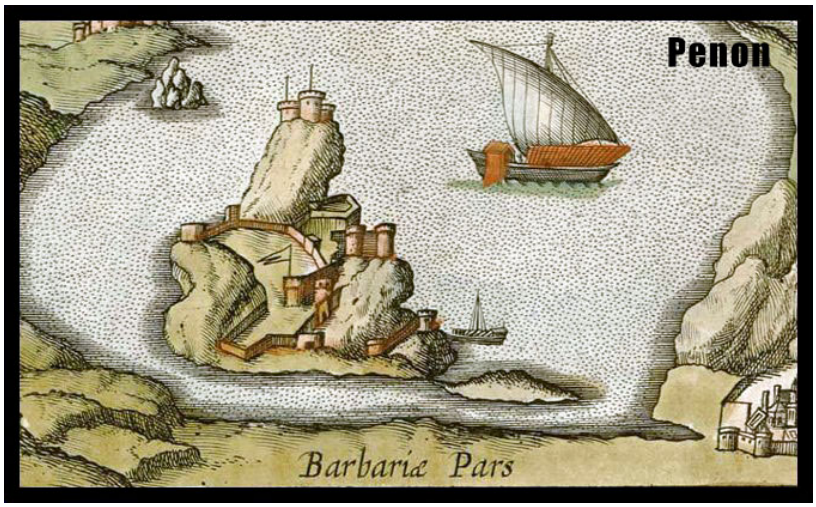
- Des secours espagnols arrivés trop tard ? Jurien de la Gravière a sa version : « Quand le Penon fut attaqué, écrit-il, les secours réclamés n'arrivèrent qu'une fois ses murailles rasées à fleur d'eau. Neuf vaisseaux de transport, chargés de troupes de munitions de guerre, de provisions, se montrèrent dans les premiers jours de juin en vue d'Alger. Les capitaines cherchèrent vainement des yeux le fort qu'ils venaient de ravitailler. Pendant qu'ils scrutaient l'horizon, les chébecs algériens, les demi-galères se mirent à la poursuite des naves qui s'éloignaient à toutes voiles [...] Les habitants d'Alger, portés en foule sur la plage voyaient débarquer deux mille sept cents captifs[4]. »

Cette victoire sur l'Espagnol, marqua un tournant dans l'histoire du pays. Elle ouvrit une brèche dans le système d'occupation élaboré par l'ennemi. Le nouveau port permit aux Algériens, de mieux se lancer dans la guerre de course. On n'abordait plus à la plage de Bâb al'Wâd ou de Bâb 'Azzûn. On n'essuyait plus les tirs espagnols. On n'allait plus, par mauvais temps, se réfugier à Jijel ou à Cherchell. Enfin, si en 1516 et 1518, l'Espagne avait perdu seulement des soldats et du matériel de guerre, en 1529, elle perdit une garnison et un point stratégique important[5].

Ces premières victoires firent trembler les Etats ibériques.

Quand Khayr ad-Dîn prit Tunis (1534), les places portugaises de l'extrême ouest du Maghreb tremblèrent. Le gouverneur de Ceuta, D. Nuno Alvarès Pereira réclama à Francisco Labo, fiétor portugais en Andalousie la somme de 500 cruzados « afin de mettre en place en état de défense » et ce « en raison d'informations sûres qu'il a reçu (sic) de diverses sources annonçant que Barberousse se préparait à venir attaquer Ceuta. »

L'évêque d'Algarve fit dire au roi de Portugal tout « le danger que courait Ceuta si Barberousse attaquait la place. Avec ses cent cinquante galères, il l'enlèverait en trois heures[6]. »



b) Chute du second préside[7] : Bijâya était à sa quarante cinquième année d'occupation. Deux tentatives pour l'arracher aux Espagnoles furent sans résultat. Les galiotes de 'Arrûdj, jointes aux fantassins locaux, ne purent libérer la capitale des Hammadites en 1512 et 1514, malgré un siège par mer et par terre.

Durant cette longue période, les Musulmans ne se découragèrent point. Tout en harcelant l'occupant, on préparait le coup décisif.

Salah Raïs, Beylerbey de 1552 à 1556, malgré les dangers qui menaçaient la Régence à l'ouest[8] et pour montrer qu'il restait au service de l'Islâm, face à des chérifs complaisants, déclencha les hostilités contre le préside espagnol en juin 1555.

Vingt-deux galères quittèrent Alger en même temps que les troupes terrestres, en direction de Bijâya. Le corps expéditionnaire aurait pu être plus fourni, si le Sultan n'avait réclamé plus de navires et plus de soldats « pour venir en aide au Roi de France, Henri II, qui soutenait, à cette époque, une guerre contre Philippe II[9]. »

A l'arrivée, la Soumân avait tellement grossie par les premières pluies, qu'elle devint navigable. Les galères de nos Raïs remontèrent pendant trois milles le cours de la rivière. Le débarquement fut sans inquiétude.

Les opérations débutèrent le 15 septembre par un siège qui se resserrait de plus sur la ville. Le caïd Yûsuf commandait les batteries algériennes. Les forts ennemis tombaient l'un après l'autre, jusqu'à la capitulation du Gouverneur Peralta.

La chute de la célèbre ville mit fin au rêve qu'entretenaient les chrétiens de fonder un empire dans le Maghreb central. L'espoir s'écroula. Perafon de Ribera, le commandant de la garnison du Présidé, le dit à Charles Quint : « Je remercie votre Majesté et je désire qu'elle sache que Bougie n'est pas le Pérou ou l'on peut ramasser de l'or et des perles en courant le pays. En Afrique, on ne trouve que des Turcs et des Maures[10]. »

Penon

c) Les sièges d'Oran : Depuis son occupation en 1509, Oran n'a jamais cessé de préoccuper les dirigeants de la Régence.

La retentissante victoire de Bijâya fut un encouragement à Salah Raïs. Il voulait en finir avec les Espagnols d'Oran. Il commença par mettre ses galères en état de se diriger vers l'Ouest. A l'arrivée d'une escadre turque venue l'appuyer, il sortit avec une trentaine de bâtiments de Tamantfoust... Mais le lendemain, il fut emporté par une mort subite.

Hasan Corso prit alors le commandement de l'expédition, secondé par 'Alî Portuco et Muhammed Bay. Il envoya, par mer, à Mostaganem, son artillerie et une partie des troupes. Puis de là, on se dirigea vers Oran, vers la mi-août 1556.

La place fut investie dès le débarquement de l'artillerie sur la plage de « Uyûn at-Tore. » Des escarmouches, on passa à l'engagement qui fut sévère pour l'occupant. La canonnade dura plusieurs jours. Des succès furent enregistrés[11] quand, un événement imprévu changea le cours des choses. La flotte ottomane venue appuyer les Algériens, reçut l'ordre de regagner l'Orient en toute hâte[12]. On renonça à une entreprise qui avait bien commencé pourtant. Le siège fut levé et l'escadre rentra à Alger.

En 1563, Hasan Ibn Khayr ad-Dîn[13] revenu à la tête du pays, pour la troisième fois, organisa une grande tentative contre Oran, avec le concours de la marine.

Hasan expédia l'artillerie par mer. Les galères étaient sous le commandement du Raïs Cochulpari. A Mostaganem, marins et fantassins se rencontrèrent, pour élaborer la dernière phase de l'expédition.

Avril 1563, la flotte alla bloquer Mars al-Kabîr. L'armée de terre entreprit la conquête des points indispensables. Mais les assauts successifs contre la base navale furent vains.

Les bâtiments algériens se trouvèrent entre les feux des forts et ceux d'une flotte espagnole dépêchée de Malaga. Les difficultés augmentant, on leva le siège encore une fois. Pourtant, le préside fut bloqué durant deux mois[14]. Plus tard, d'autres efforts et d'autres sacrifices apporteront leurs fruits et les deux bases seront libérées en 1708[15] et définitivement en 1792.

Entre-temps, il y eût la réoccupation de la ville en 1732 par les Espagnols.

L'escadre d'Alger, composée de dix vaisseaux et frégates, de seize à soixante-six canons, suivies de plusieurs barques et brigantins, sortit pour porter secours à l'armée de terre engagée devant Oran.

« Le Dey, lit-on dans un document de l'époque, avait totalement dégarni Alger de troupes et de munitions et comptait que, avec un tel effort porté sur Oran, la ville devait être prise d'assaut, mais ce ne fut pas possible[16]. »

Oran

B - PROTEGER LE LITTORAL

Alger n'était pas l'unique cible de l'ennemi. Les convoitises de celui-ci s'étendaient à toute la côte du pays. Les propriétés militaires du long littoral, avaient très tôt, éveillé l'attention des stratèges. « ...Il s'avance en mer comme un immense bastion. Il commande sur une longueur de cent myriamètres, la route qui conduit des mers du Levant à tous les marchés du Nord de l'Europe et de l'Amérique ; il touche au détroit de Gibraltar et au canal de Malte...[17]. »

Cependant, si une bonne partie du rivage était protégée par des falaises abruptes et par un rideau de montagnes qui la borde, certains golfes, comme Ceux d'Oran, de Bougie ou de Skikda, présentaient des brèches encourageant l'invasion.

Le littoral constantinois faisait partie d'un plan d'occupation. Les établissements français de l'Est algérien respectaient, de moins en moins, les accords conclus avec le gouvernement de la Régence. Ils élevaient à la Calle de nouvelles fortifications défendues par une artillerie, en violation des traités. Ils favorisaient la fuite des denrées et apportaient un concours à la course maltaise. L'expédition française sur Jijel, en 1664, illustre les visées européennes. D'autres appétits voulaient 'Annâba et la Calle. On cultivait et entretenait des complicités locales[18]. Devant les multiples dangers, il revenait au gouvernement d'assurer la sécurité du rivage.

1. Les fortifications côtières

Une première mesure prise consistait à fermer les brèches en fortifiant les rades qui les commandaient. Déjà Piri Raïs avait remarqué le procédé. Toutes les villes de la côte, de Mars al-Kabîr à Mars al-Kharaz étaient dotées de forts de surveillance[19].

A l'ouest, les ports de Mostaganem, Arzew, Oran et Mars al Kabir étaient sous la protection d'une garnison et d'une artillerie. Les efforts étaient encore plus soutenus quand il s'agissait de points particulièrement sensibles. Les rades d'Arzew et de Falcon, les ports de Bijâya, Stora et Jijel étaient en mesure de recevoir, dès le printemps les navires de guerre ennemis.

'Annâba avait sa forteresse construite sur des rochers inaccessibles et qui étaient des bastions. On y entrait par trois portes dont une du côté de la mer. Les rues étaient étroites et des maisons fortifiées servaient de dépôts d'armes et de munitions difficiles à atteindre et à ouvrir.

Toutes ces dispositions rendaient la ville imprenable. Des six-mille habitants, un tiers formait la milice. La garnison de la forteresse comprenait deux cents arquebusiers et cinquante cavaliers. A un demi-mille, une autre forteresse, assise au sommet de la montagne, avec ses tours et ses pièces d'artillerie, dominait la ville et la mer.

Toutefois, les mesures prises pour défendre le littoral avaient occasionné de lourdes dépenses. D'où le besoin constant qu'éprouvaient les dirigeants et qu'ils ne pouvaient satisfaire que par les impôts. Le voyageur algérien al-Warthilâni[20] dénonçait les coûts dus à l'édification de citadelles, tours, remparts, forteresses ainsi qu'à l'entretien des garnisons implantés là où il y avait le danger provenant de la mer.

2. Les patrouilles maritimes

En dehors de ce chapelet de points défendus par l'artillerie, le reste de la côte était sous la surveillance des chaloupes. Leur mission consistait d'abord à courir sur les bâtiments qui venaient à passer trop près du littoral ou qui accostaient sans autorisation.

La côte du ponant était gardée par les galiotes sous les ordres du Bey. Un document datant de 1732 nous décrit avec détails l'armement en service « devant Oran, Arzew et aux environs » :

Nom de navires	Canons	Equipages en hommes
Compagnie du Beylik	78	1.100
Le Suédois	58	660
Compagnie Vieille du Beylik	48	548
Compagnie particulière	44	436
Benesparie	40	405
Barbe Noire	40	382
Soliman	40	382
CaraMostefa	38	318
Galesa	36	278
Mulaque	36	268
Archimisa	36	268
Carife	20	165
La barque à courir		600
Sept galiottes		420
	512	6.230[21]

Sous estimant pareille force, les Anglais durent payer en 1749 le prix de leur arrogance. Ils étaient venus charger du blé, sur la côte ouest, à Tarare précisément. Les galiotes intervinrent à temps et confisquèrent les deux vaisseaux et leur chargement.

Les Anglais, par la bouche du Consul Keppel, prétendirent que Tarare « était de la domination du Roi du Maroc ou, tout au moins, un état indépendant entre les deux royaumes où les Algériens n'ont aucun droit de vouloir donner la loi [...] La confiscation est donc injuste. »

La réponse du Dey fut cinglante : « Tarare est un pays de ma domination. Il n'appartient point au roi d'Angleterre de régler les confins des Etats du roi du Maroc et des miens [...] J'ai défendu

qu'on y charge. J'ai déclaré bonne prise ceux qui iraient. Tant pis pour quiconque y contrevient et est surpris par mes garde-côtes[22]. »

A l'Est du pays, en 1820, trois navicelles étrangères à la pêche du corail, portant pavillon toscan, furent capturées sur la rade de 'Annâba, par une corvette de guerre algérienne.

C'était le 5 juillet et la trêve entre la Toscane et la Régence avait pris fin le 31 mars ! Préférant la témérité au renouvellement d'un accord, les deux bateaux tombèrent entre les mains de nos marins.

A côté de ces missions de surveillance, les bâtiments algériens faisaient voile pour aller relever les garnisons des villes côtières, transporter du matériel de guerre et des soldats près des frontières ou, pour entreprendre le siège des places espagnoles implantées dans le Maghreb central.

Chapitre Douze

LES CONFLITS ALGERO-ESPAGNOLS

Poussée par des impératifs religieux, des calculs politiques et des nécessités économiques, l'Espagne ouvrit, après 1492 et sous le prétexte de réprimander la piraterie musulmane, une longue série d'expéditions militaires contre le nouveau régime établi à Alger. Le but était clair : chasser le Turc devenu menaçant, s'emparer d'une partie de la Régence, la mettre au service de la couronne catholique[23] et dominer le bassin occidental de la Méditerranée.

Malgré les premiers échecs, les tentatives allaient se renouveler jusqu'à la fin du XVIIIème siècle.

Les Espagnols s'étaient fixés devant Alger dès 1510. Les nombreux succès de 'Arrûdj et de son frère, tant sur mer que sur terre, inquiétèrent sérieusement les dirigeants de la Péninsule.

1. Il fallait agir pour endiguer le flux ottoman. Cependant, 'Arrûdj eut vent d'une imminente action espagnole, il se prépara à la repousser. Juan de Tuleda, avisant la Cour, disait que le nouveau chef « se fortifiait tant qu'il pouvait, creusant fossés et tranchées car il savait déjà que l'armada allait venir. »

Une intéressante lettre de Juan Negrylli, officier de garnison espagnole du Penon, en date du 25 août 1516, décrit l'atmosphère qui régnait alors à Alger : « Chaque jour, notait-il, 'Arrûdj se fortifie de tout son pouvoir, il a cent Turcs en tout et il attend son frère d'un moment à l'autre. Toutefois, je vous engage à ne pas le dédaigner [...] Il faut 9 à 10 000 hommes pour prendre la ville sans péril [...] Barberousse a pour amis tous les Arabes qui le favorisent. Il a fait la paix avec le fils du Chaikh [...][24]. Vous ne devez pas compter, qu'en Berberie, il se trouve un seul indigène de votre parti. »

Le 30 septembre, les troupes espagnoles débarquaient sur la plage de Bâb al-Wâd. Là de Vara, le commandant en chef, commit plusieurs erreurs d'ordre militaire.

Il divisa l'armée d'invasion en quatre corps, pensant que les Algériens, attaqués de quatre côtés à la fois, résisteraient difficilement, et le calcul s'avéra faux.

'Arrûdj sortit de la ville, au moment voulu et chargea l'ennemi qui, désemparé, fuyait en désordre. « Il dompta facilement, dit Sandoval, trois-mille soldats et fit prisonnier quatre cents. » La déroute fut totale. Les assaillants réembarquèrent à la hâte et dans la confusion. Au dire de Rotalier, le général lui-même, dans cette situation critique, perdant toute présence d'esprit, avait fui, honteusement, et passa une partie de cette triste journée, caché avec son fils parmi les rochers au bord de la mer[25].

Les causes de la débâcle furent différemment analysées : tempêtes ? Indiscipline des soldats ? Manque de cohésion d'un corps « qui n'était qu'un ramassis de vagabonds que le cardinal paraît avoir à tâche d'éloigner ? » On n'a guère insisté sur le fait que les Barberousse avaient des galères et une artillerie et étaient en mesure de jeter à la mer les hordes venues le défier[26] !

2. Deux ans plus tard, l'Espagne revint à la charge. Début 1518, Charles Quint, après avoir reçu l'envoyé du Vatican venu le décider à la lutte contre la Régence, confia à Hugo de Moncade, vice-roi de Sicile, le commandement de la deuxième expédition.

Une escadre emmenant près de cinq-mille hommes, partie de Naples et de Sicile, cingla vers Alger. Dès le débarquement, le 17 août, et les premiers accrochages, l'échec fut immédiat. Khayr ad-Dîn fit un carnage dans les rangs ennemis. Captifs et butin firent la joie du chef de la Régence[27]. Il récupéra aussi ce que la mer, son alliée fidèle, avait poussé sur le sable comme armes et munitions. La victoire était d'autant plus éclatante qu'elle était remportée sur un chevalier de Malte, « capitaine connu par la valeur qu'il avait montrée en Italie, dès le temps du Grand Capitaine. »

3. Sachant que la capitale restait sur ses gardes, l'Espagne conçut le projet d'attaquer Cherchell.

La ville avait son importance à l'époque. Des Andalous chassés de leur pays s'y réfugièrent. La forteresse devint leur quartier général[28]. Les Turcs en tiraient la plus grande partie de leurs approvisionnements. Ils y possédaient des fabriques de biscuits, des ateliers de cordage et de voilure ainsi que des entrepôts de bois de construction provenant des forêts de la région.

D'autre part, la flotte algérienne préparant une attaque contre Cadix, s'y trouvait rassemblée. Toutes ces raisons amenèrent Doria à s'en prendre à Cherchell, en 1531 avec le ferme espoir d'y installer après la perte du Penon, une tête de pont.

Partie de Gênes, une flotte franco-impériale de vingt-neuf galères cingla donc vers Cherchell. Dès leur arrivée, les assaillants lancèrent une attaque d'une rare violence. Neuf galiotes algériennes furent la proie du feu. Le reste fut coulé par les Algériens pour empêcher l'ennemi de s'en emparer. Ensuite, la garnison se retira dans la forteresse[29]. Pendant que les troupes espagnoles se livraient au pillage, Andalous et Turcs firent une sortie vigoureuse. Les trois compagnies de Gorgio Pallavicini furent surprises et laissèrent une centaine de prisonniers et beaucoup plus de tués[30].

On lira avec intérêt le mémoire du capitaine Ochoa d'Ercilla sur les affaires du roi de Tunis (1533). Celui-ci déclarait déjà à l'époque qu'il lui paraît plus facile de se rendre maître de Tunis que d'Alger ; que toutefois il est convaincu que si cette dernière ville était prise et occupée le reste de l'Afrique tomberait promptement au pouvoir de Sa Majesté.

Pour subvenir aux frais d'une guerre contre les corsaires d'Alger, l'Empereur demanda, en 1539, un subside au Pape, qui, voulant favoriser cette entreprise, accorda au monarque la moitié des revenus ecclésiastiques et écrivit à ce sujet aux cardinaux de Tolède et de Burgos, à l'archevêque de Séville et à l'évêque de Cordoue[31].

4. En 1541, à la suite des campagnes concertées de Doria, du vice-roi de Sicile, de l'escadre espagnole, le seul point d'appui important entre les mains des ottomans qui restait à enlever était Alger.

Malgré les échecs précédents, l'Empereur ne se donnait pas pour battu. Le désir de se venger, excité par des lettres pressantes du Pape Paul III[32] le décida. Il résolut de passer en personne

au Maghreb central. Le prétexte était de remettre sur le trône d'Alger, le fils de Salim at-Tûmî. En réalité, le but était tout autre : raser la ville, s'emparer du pays, en expulser les Turcs, les éloigner du bassin occidental, isoler la France et la priver de tout secours de la part de ses alliés[33].

Les préparatifs étaient à la hauteur des ambitions. La gigantesque expédition se trouva en octobre 1541 devant Alger. Le choix du moment avait ses raisons : y surprendre la flotte algérienne dans le port et la détruire.

La formidable armada[34] ne devait faire qu'une bouchée des défenseurs de la capitale. Alger ne disposait que de quelques centaines de soldats, Turcs et indigènes car les reste étaient en campagne.

Il faut signaler que, malgré l'alliance du Lys et du Croissant, et malgré les visées hostiles de l'Empereur, François 1er prêta sa flotte à son ennemi pour mettre à genoux une Régence qui tenait tête. Douze galères, quatre galions et quatre nefs de France allèrent rejoindre les divisions espagnoles[35].

Sitôt arrivée et débarquée, l'armée fut affrontée à des combats éclairs et taillée en pièces. Désorganisée, c'est à grand peine qu'elle parvint à rejoindre le petit centre de Tamentafoust. Les troupes de Hasan Agha, lancées aux trousses des fuyards, tuèrent nombre de soldats et capturèrent chevaux et provisions[36].

Les Raïs et leurs hommes eurent leur part dans la victoire. Le débarquement s'étant opéré dans la rade, à l'est de la ville, c'est dans cette partie que se trouvaient concentrés tous les moyens de défense.

Dans un long rapport d'un agent à François 1er sur l'expédition d'Alger, nous relevons : « Il (l'Empereur) vient tenir ses états à Tolède, pour voir s'il pourra recouvrer argent car je vous assure qu'il en a grand besoin. Jamais en sa vie il ne fit une si grande perte comme il a fait à présent que de toute l'artillerie, munitions de guerre et chevaux qui étaient en sa compagnie, tout à été perdu et sont morts tant de gens et de mariniers que l'on ne sait le nombre ; que de 130 naux et 17 galères qui se sont perdues à la côte rien n'est échappé de ce qui était dedans, sans [compter] la perte de ceux qui étaient à terre... Les pertes se montent à quatre millions d'or[37]. ».

Les conséquences politiques et militaires de la grande défaite furent telles que le XVIème siècle ne vit aucun succès remporté par les adversaires de la Régence. La triste expérience de Charles Quint allait décourager, pour un temps, les entreprises de l'Europe qui ne renonça pas, du reste, au rêve devenu obsession d'en finir avec Alger[38].

Dans toute l'Europe, en Espagne plus particulièrement, l'humiliante défaite de l'Empereur eut l'effet d'un tremblement de terre[39].

B - L'ECHEC DE 1601[40]

Sous Philippe III, on fut tenté de surprendre Alger. On prépara, en secret, une expédition forte de soixante-dix galères sous les ordres d'A. Doria, amiral génois au service de l'Espagne[41].

Le plan prévoyait une attaque surprise en août parce que les six ou sept-mille janissaires se trouvaient, à pareille époque, à l'intérieur du pays, pour percevoir les impôts et les marins en course. La plus grande partie des habitants se retiraient à la campagne.

Il fallait entrer dans le port sur de faux navires marchands, attaquer la porte de la Marine et inciter les esclaves chrétiens à la révolte.

Les soixante-dix galères, réunies à Majorque, prirent enfin la mer et se présentèrent, fin août, devant les côtes algériennes... pour reprendre le chemin du retour !

Le projet avait-il perdu son caractère initial d'attaque surprise ? Le renseignement était-il déjà parvenu à Alger[42] ? Craignait-on le retour imminent des Raïs et des janissaires ? Il semble qu'on avait peur de provoquer un pouvoir qui, jusque-là, n'avait jamais été battu par les armes européennes.

Cayet raillant ces insuccès écrit que « leurs seuls effets ont été les représailles exercées sur les pauvres esclaves de Barbarie, lesquels furent durement enferrés[43]. »

C - LA GRANDE GUERRE (1775)

L'état de tension permanent entre la Régence et l'Espagne amena le Roi Carlos III[44] à entreprendre une grande expédition contre Alger[45].

Cherchait-il la sécurité de la navigation, l'agrandissement de ses Etats, le crédit et le prestige au sein d'une Europe effrayée par l'activité de la course algérienne ?

Les différents ports du royaume s'affairaient dans les préparatifs et les observateurs se perdaient dans leurs efforts de pénétrer les intentions du monarque. Voulait-il fortifier ses colonies pour faire la guerre à l'Angleterre ? Attaquer Gibraltar ou Mahon ? Punir les Siciliens de leur ancienne révolte ? Le doute était savamment entretenu pour ne pas éveiller les soupçons de la Régence.

Les divisions de la flotte rassemblées à Carthagène embarquèrent plusieurs corps de cavalerie, quatre-mille mulets pour le service de l'artillerie de campagne, des centaines de canons, des ingénieurs, des ouvriers, des matériaux « pour élever des forts, » le tout « pour s'emparer d'une partie de la Régence et d'y former un établissement. »

Le 28 juin, on mit à la voile. Plus de cent-trente bâtiments, grands et petits, cinglaient vers les côtes algériennes. Le 1er juillet, les croisés étaient devant « al-mahrûsa. »

On entreprit de reconnaître la rade, le port et les environs. On trouva le tout « formidablement armé de batteries. » Alors on débarqua à l'ouest de l'oued el-Harrach. En effet, malgré les fausses nouvelles répandues en Espagne quant à la direction de l'armada, Alger était sur la défensive. Le consul La Vallée fait état de services rendus par le capitaine Vidal, envoyé en mission du côté de l'Espagne et « auquel la Régence a eu l'obligation d'avoir un temps suffisant pour achever ses préparatifs et tous les consuls de se déterminer à envoyer leurs familles à Marseille[46]. »

Le Dey, Muhammad Ibn Uthman avait déjà pris toutes les dispositions que la prudence et l'habileté pouvaient lui suggérer. Le capitaine français, Doumergue, parti d'Alger le 26 juin, dit que le chef de la Régence s'était préparé à une vigoureuse résistance et « qu'il avait fait monter deux-mille canons en batterie pour défendre la rade d'Alger[47]. » L'Agha de la ville, avec deux-mille hommes et le Qasmâdjî, avec six-mille se portèrent sur Bâb al-Wâd. La marine plaça deux-mille sur le môle et trois-mille sur le fort Cassine[48] !

Une frégate espagnole, pavoisée de toutes sortes de pavillons et flammes, devait certainement servir de guide aux bâtiments. Elle poussa son avance jusque près des forts de la marine. Elle devait aussi tester la portée des canons algériens[49]. Puis, une division ennemie jeta l'ancre, une autre se détacha pour examiner les fortifications de la place et reconnaître jusqu'où on pouvait échapper aux bombes et boulets des forts. Et pour laisser l'assaillant incertain, le Dey interdit de tirer.

Quand les hostilités éclatèrent, l'échange fut violent. La Vallée remarqua que "les Algériens, jusqu'ici, méprisent la mousqueterie européenne, la leur est beaucoup plus redoutable, elle porte infiniment plus loin. En revanche, ils se sont plaints de la mitraille[50]. »

L'artillerie avait fait cependant merveille. Le consul de Kercy avait noté que les Espagnols furent maltraités par un petit fort (Bâb 'Azzûn) dont chaque coup de canon leur enlevait cinquante hommes. Des frégates avaient tiré tout un jour sur ce fort sans pouvoir l'atteindre[51]. »

Sept tentatives contre la ville restèrent sans résultat. La défaite devenant certaine, l'escadre combinée fut contrainte de se retirer, mais le 9 juillet, les Algériens firent irruption dans le camp des croisés. Le butin fut des plus riches : épées, fusils, provisions de bouche, munitions de guerre, piquets, fascines, chevaux de frise, mortiers et canons de campagne... « tous neufs, de bronze, tous montés sur leurs affûts à ressort et de la plus élégante construction. On les fit remporter en ville [...] un drapeau algérien à chaque, en signe de triomphe et en présence de la flotte [...] Ils sont aujourd'hui exposés à la marine en spectacle, comme un monument de la victoire de la Régence [...] On ramassa dix-mille boulets dans le sable au bord de la mer et dans les buissants[52]. » Les Espagnols laissèrent les cadavres de leurs morts « épars sur le sable. Leurs squelettes ont fondu avec ceux des chameaux[53]. »

Battues, les troupes espagnoles « n'ont eu d'autres ressources que la fuite et, sans la valeur des gardes Vallons qui, par une manœuvre ferme, ont donné le temps au reste de l'armée de s'embarquer, cette journée aurait vu tailler en pièces l'élite des troupes de Sa Majesté Catholique[54]. »

Les causes de l'échec espagnol furent différemment analysés. Le Chevalier de Malte, d'Estoumel les voit « dans l'ignorance, l'imprévoyance et l'impéritie presqu'incroyable du commandant en chef, d'Oreilly. » La Vallée, les attribue « à la défense vigoureuse et bien ordonnée que les Algériens lui ont opposée[55]. »

Tout le pays était debout pour chasser l'Espagnol et le gouvernement de Madrid avait bâti ses plans sur la révolte des indigènes contre les Turcs. Il s'attendait, devant une expédition aussi importante, que les Algériens « prendraient l'épouvante et ouvriraient les portes, » que si les combats s'avéraient nécessaires, les sept ou huit-mille Turcs seuls se battraient, » que les autochtones « seraient traîtres ou lâches. » Aucune de ces présomptions ne se réalisa. Alger reçut des renforts de tous les coins du pays et « leurs ennemis les plus irréconciliables sont venus se joindre à eux[56]. » Une telle expédition ne pouvait réussir. Le projet était chimérique et mal combiné. L'idée de reconquérir la Régence était romanesque. Vouloir détruire Alger dont l'action en mer minait l'Espagne n'était pas plus réaliste. Même dans le cas d'une occupation restreinte, les Algériens pouvaient harceler l'ennemi, miner son armée et multiplier les coups contre ses navires.

Une place espagnole sur le littoral algérien « coûterait beaucoup d'argent et ne servirait à rien[57]. » Il faut signaler que l'Espagne, dans le dernier quart de ce XVIIIème siècle, était dépeuplée par les émigrants, son commerce languissait, sa marine était médiocre et ses troupes se faisaient souvent battre au Maghreb ou ailleurs[58].

D - LES DERNIERS BOMBARDEMENTS

A peine la guerre de 1775 était-elle terminée que l'on pensait déjà à la suivante. Début septembre 1775, un bâtiment arrivant à Mahon, rapportait que "l'opinion générale était que les Espagnols se proposaient de revenir[59]. »

Les préparatifs allaient bon train dès cette époque. Dans les premiers mois de 1776, on rassembla tout le nécessaire pour réapparaître devant Alger. On fit construire des galiotes, on commanda un train d'artillerie considérable. La plupart des bâtiments de guerre restaient armés.

1) 1783

En juillet de cette année, les Espagnols aidés par le Portugal, Naples, Gênes et les Chevaliers, imitant Louis XIV un siècle auparavant, s'embarquèrent pour laver la défaite de 1775[60]. Quatre vaisseaux de ligne, six frégates dont deux maltaises, douze chébecs, trois cutters, dix ou onze petits bâtiments et quarante chaloupes et bombardières quittèrent Carthagène sous les ordres de Barcelo.

Les Algériens, à peine relevés de la précédente guerre, comptaient surtout sur le feu des batteries. La marine traversait une crise de moyens. Elle ne disposait que « de deux mauvaises bombardes plus quelques chaloupes » affirme de Kercy dans son Mémoire ce qui est inexact.

Venture de Paradis relate autrement la riposte des Algériens. « Ils firent, dit-il, sortir deux galiotes à bombes et quelques bâtiments à rames. Le 28 juillet, à six heures, il est sorti du port quelques barques et galiotes voguant à force de rame, droit sur la flotte comme bravade [les Algériens] ont fait remorquer par leurs barques une bombarde armée de deux canons de 24 et d'un mortier à bombe. Arrivée en dehors de la marine, cette bombarde a tiré 5 coups de canon et lancé une bombe[61]. »

Du 1er au 9 août, on arrosa copieusement la ville qui reçut mille boulets[62]. Mais du 4 au 7, la marine, avec ses modestes moyens, sortit du port, sous les ordres de Hadj Muhammad al-Qubtân. Celui-ci avait, auparavant, rempli les chaloupes de chaux et placé les canons. Il engagea le combat et tint l'ennemi à distance. Les Espagnols, craignant les canons et mortiers, avançaient le matin vers la place, lançaient leurs bombes pendant une heure ou deux et se retiraient. N'étant pas près des objectifs, quelques projectiles tombèrent sur les bâtiments de la marine ou sur des maisons voisines du rivage. Une seule fois, ils osèrent approcher de très près. Devant un résultat aussi négatif, les assaillants levèrent l'ancre.

2) L'ultime « baroud » (1784)[63]

Les insuccès successifs ne découragèrent point les enragés de la guerre. Une coalition de forces espagnoles, napolitaines, portugaises et maltaises préparait son expédition à Majorque et Carthagène.

Les Algériens, toujours bien renseignés sur les intentions de leurs ennemis, ne restaient pas les bras croisés. Ils s'armaient à outrance[64]. En une année, ils mirent à l'eau soixante chaloupes et bombardières.

Malgré une situation financière critique, le Ministre Florida Blanca voulait sa guerre avec Alger. Il en faisait un point d'honneur. D'après la Gazette de France de 1784, cent-trente bâtiments gros et petits cinglèrent vers la capitale Les forces combinées étaient impressionnantes. Par un bref[65] du 18 juin, le Pape avait accordé des indulgences plénières et la bénédiction « in

articulo mortis » à tous les soldats de l'armada.

Tirant la leçon de l'attaque précédente, les canonnières algériennes se précipitèrent, cette fois, à la rencontre de l'ennemi, engagèrent la lutte à demi-portée du canon obligeant ainsi l'adversaire à garder une certaine distance. Les Raïs restèrent maîtres de la rade et du champ de bataille. Une ligne d'environ cent chaloupes espagnoles lançait des bombes dont la plupart tombaient à la mer, car les navires algériens se trouvaient entre la ville et l'escadre des croisés. Les tirs furent échangés entre deux lignes de bâtiments[66].

« Les Algériens, écrit M. d'Estoumel, nous disputaient l'approche de la ville avec 73 barques canonnières qui s'avançaient même quelquefois sous le feu de l'escadre au mouillage. » En effet, après le dernier combat, six unités qui n'avaient pas consommé toutes leurs munitions, s'avancèrent sur l'ennemi qui dût engager tous ses canons pour tenter de repousser cette formation, laquelle, après avoir craché son feu rentra triomphante dans le port.

Les méthodes de combat différaient d'un camp à l'autre. « Vous serez étonné, note d'Estoumel au comte de Vergennes, de voir employer d'aussi grands moyens pour produire un si petit effet [...] En fait de tactique militaire, comme de science, les Espagnols en sont encore au XVIème siècle [...] leur général les [soldats] exposait souvent une heure entière au feu des ennemis sans leur permettre d'y répondre. »

« Les Algériens plus forts eussent pu nous faire plus de mal, soit en tirant horizontalement sur nos barques au lieu de tirer à toute élévation, soit en tentant des abordages, soit enfin, en faisant des sorties de nuit qui eussent amené, inévitablement, le désordre parmi nous[67]. »

L'insuccès des Espagnols était prévisible : tâtonnements dans les préparatifs, manque de plan d'attaque et riposte vigoureuse des Algériens[68]. Barcelo qui commandait, écrit Venture de Paradis, était fort bon corsaire mais il n'avait pas assez de science pour combiner les opérations d'une flotte aussi nombreuse. »

La retraite fut décidée le 22 juillet dans la précipitation, « vue la supériorité des Algériens sur nous » reconnaît d'Estoumel. Le 23, on mit à la voile, la plupart des vaisseaux ayant laissé leurs ancres avec leurs câbles et bouées sur la plage.

Au sujet des pertes concernant les Chevaliers de Malte, d'Estournel affirme que quelques bombes avaient touché la capitaine et blessé quatre marins, sa galère avait cassé deux rames, deux y avaient été tués et cinq autres blessés. La Patronne avait reçu dans son grand mât un boulet qui l'a percé « d'outre en outre. » Les chevaliers déplorèrent la perte de quelques barques[69].

Tirant la leçon de trois guerres, bien préparées mais mal terminées, de Kercy mettait en garde contre d'éventuelles entreprises : « Une guerre contre les Algériens, note-t-il dans son mémoire, est plus redoutable qu'une guerre avec toute autre nation[70]. » Voltaire trouva l'occasion pour ironiser sur les mésaventures espagnoles : « Ils ont passé la mer atlantique, écrit-il, et conquis un nouveau monde sans pouvoir se venger à cinq lieux de chez eux[71]. »

Cependant, malgré les cuisants revers espagnols, il s'est trouvé des auteurs européens qui donnèrent une singulière analyse sur la combativité des Algériens. De Kercy qui, dans ses Mémoires avait mis en garde contre une guerre avec Alger, affirme dans ces mêmes Mémoires ce qui suit : « On a observé qu'un combat de huit heures est le plus long que les Algériens puissent soutenir, qu'ils combattent avec plus de chaleur mais que tout le monde est à la fois à la marine, que les combattants fatigués ne peuvent être remplacés, qu'ils mettent toujours dans leurs canons, la même quantité de poudre, qu'ils y passent rarement l'éponge et que leurs affûts d'ailleurs sont mauvais, que dans l'intervalle d'un combat à l'autre, ils ne peuvent pas les réparer, que leurs canons sont à fleur d'eau, que de la manière dont ils pointent, ils portent loin et sont peu redoutables[72]. »

Comme il s'est trouvé des auteurs qui ne s'empêchaient pas de prendre des contrevérités pour la vraie histoire, Barcelo, responsable des débâcles espagnoles est vu par Renaudot comme « le seul homme de sa nation qui ait su combattre ces corsaires avec bravoure et habileté. Il les a toujours battus[73]. »

D'autres observateurs furent lucides, plus réservés ou plus sceptiques.

Répondant à Jefferson qui lui demandait son avis sur un éventuel blocus d'Alger, le comte d'Estaing vice-amiral de France, pensant sans doute à toutes ces infructueuses tentatives espagnoles répondit désabusé : « Les bombardements n'ont qu'un effet momentané. Ils ne consistent qu'à briser des vitres avec des guinées. Aucun n'a réussi à impressionner sérieusement ces brigands[74]. »

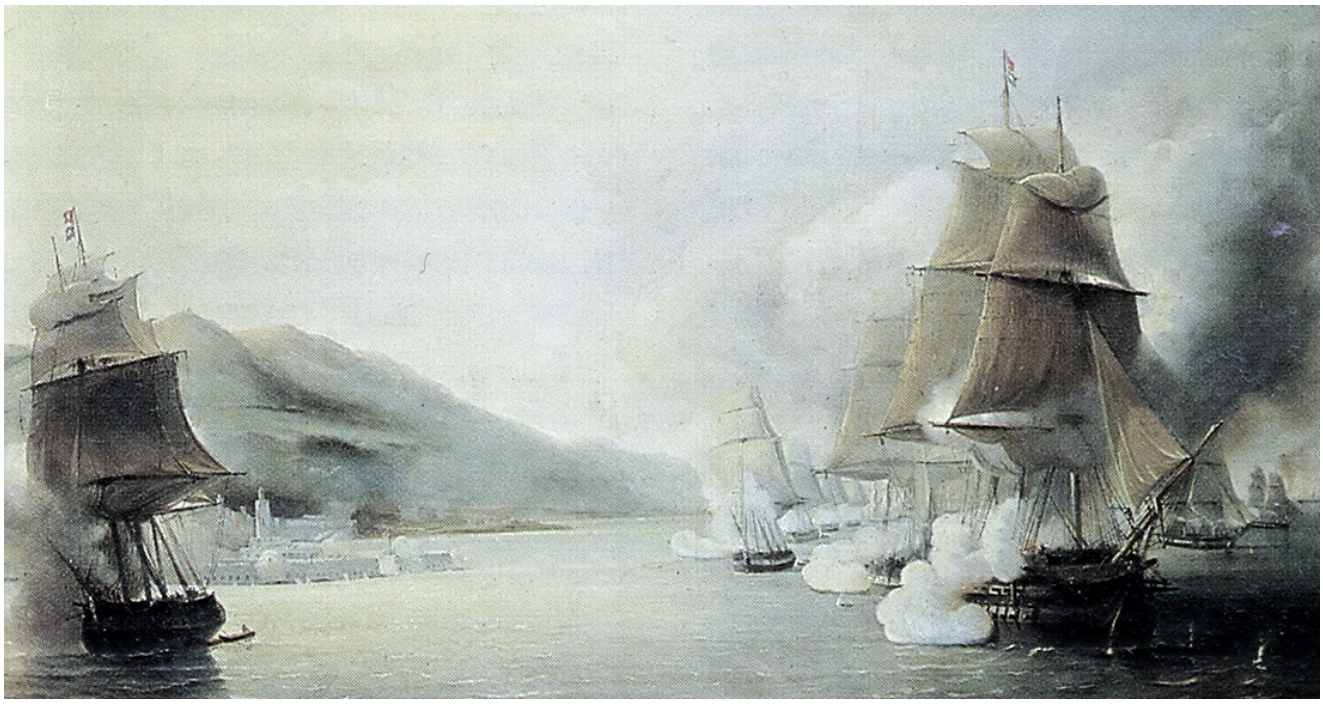
Tous les historiens ont rappelé la malheureuse aventure de Charles Quint en 1541... Une imposante armada... avec ses deux cents vaisseaux, soixante-dix galères et ses vingt-cinq mille hommes de débarquement !...

« Cette croisade, prêchée par Paul III lui-même » ne fit qu'exalter la haine des Algériens contre les étrangers. « Cinq fois, écrit Plantet, l'Espagne a tenté de réparer ce désastre et par une fatalité qu'on a peine à concevoir, elle subit autant de revers[75]. »

Les trois attaques espagnols du XVIIIème siècle furent à l'origine d'un nombre considérable de chansons consacrées à la défense d'Alger sous le règne de Muhammad Pacha (février 1766 - juillet 1791)[76].

L'expédition de 1784 avait inspiré les 'Achiq (poètes Turcs d'Alger) et tient le plus de place dans le manuscrit 1640 de la B.N.

La renommée des longon (المنجور) est définitivement établie. Les échos du succès de ces chaloupes canonnières sortirent de nos frontières. Deux ans plus tard (1786), les Tunisiens opposant une défense contre les Vénitiens qui assiégeaient Sfax, s'en rappelèrent.



[1] Rinn, B.S.G.O., 1908, p. 210.

[2] Penon : augmentatif de pena, gros rocher.
Sur le Penon :
- Imbert (A), *L'Amirauté d'Alger*, B.S.G.A, 12/1907, pp. 418- 437.
- Gaukler (Ph), *Le port d'Alger*, 1530- 1902, Alger, 1902.
- Parisot, *Description spéciale du port, des fortifications... de la ville d'Alger*, Paris-, 1830.
- Rinn (Cmt), *Le Penon d'Arg*el, B.S.G.A., 1902, (206 pages).
- *Ghazawât 'Arrudj wa Khayr ad-Din*.

[3] A.N.AFF.Etr. B III - 305, p. 106.

[4] Jurien de la Gravière, *Doria et Barberousse*, p. 106

[5] Sur les événements de 1529:
« Ghazawât ,» chapitre sur le rocher d'Alger; Haëdo, *Rois*, pp.41- 44.
La Primaudaie, *Documents*. pp. 32- 33, R.A., 1875, p. 165.
Berbrugger, *Le Penon d'Alger*, Alger, 1880.
Devoulx, « *Quelques tempêtes à Alger*, » R.A., 1871, pp. 341- 342.

S.I.H.M., Série Sa'adiens -Portugal, t. II, p. 698, (Lettre du 20 décembre 1534), p. 574, (Lettres des 1er mai et 15 juillet 1534).[6]

[7] En 1515, selon Léon l'Africain (*Description de l'Afrique*, pp. 318- 319) 'Arrûdj attaqua d'abord la Tour devant laquelle il perdit le bras. Il la rasa presqu'entièrement et força la garnison espagnole à rentrer dans la ville. Ensuite, il mit le siège devant l'autre forteresse construite par P. Navarro, près de la mer. Malgré les nombreux assauts, les Espagnols ne bougèrent point. A la mi-octobre, les pluies puis les labours donnèrent aux tribus d'autres soucis. Au même moment, cinq navires, venant du Penon de Velez (Sakhrat Bâdis, sur la rive rifaine du Maroc), amenèrent vivres et munitions aux Espagnols, tandis que les Musulmans en manquaient. 'Arrûdj se retira à Jijel.

[8] Négociations secrètes entre le Sa'adien Muhammad al-Chaïkh et le Gouverneur Espagnol d'Oran en vue d'une action concertée contre la Régence. Rappelons que Salah Raïs, en 1553, avec une escadre de quarante voiles, battit une flotte espagnole dans la rade de Bâdis Le Penon fut enlevé en 1554. De là, l'audacieux Yahia Raïs portait la désolation sur les côtes de la péninsule. Pour riposter à l'aventure du Sultan sa'adien qui occupa Tlemcen en 1557, Hasan Pacha dépêcha une flotte de galères, galiotes et brigantins sur les ports marocains... (Ruff, *La domination espagnole*... p. 114- 115 et 130).

[9] En vertu de cet ordre, Salah Raïs donna au Prieur de Capoue « vingt-deux bâtiments bien munis d'hommes et d'artillerie, » (Haëdo, *Histoire des Rois d'Alger*, p. 93).

[10] La Primaudaie (E.de), *Documents*. p. 76.
Braudel rapporte que l'émotion fut si grande, en Espagne, que dès l'annonce de la défaite, on parlait sérieusement d'une guerre de revanche « dont le comte de Tendilla put espérer un instant le commandement. » L'archevêque de Tolède, Siliceo, offrit de subvenir, en partie, aux frais. (*Les Espagnols et l'Afrique du Nord*, 1492- 1577), R.A., 1928, p. 368.

[11] Sur les détails des combats, voir Ruff, *La Domination Espagnole* à Oran, pp. 139- 143.

[12] On avait avancé diverses raisons à l'ordre de retrait donné par le Sultan ottoman :
Avait-il besoin des galères algériennes pour combattre efficacement Doria qui infestait le Bosphore ?
L'issue de la bataille d'Oran lui paraissait-elle incertaine, comme le souligne Haëdo ?
Craignait-il l'influence de Hasan Corso ?

[13] Le fils de Khayr ad-Din a gouverné la Régence :
Par intérim du vivant de son père, de 1544 à 1545.
Une première fois de 1547 à 1551,
- une seconde fois, de 1557 à 1561,
- une troisième fois de 1562 à 1567.

[14] Les premiers succès inspirèrent à 'Abd ar-Rahmân ibn Muhammad ibn Mûsâ, une qasida à la louange du Pacha :
أنيا لك باشا الجزائر والغرب ، يفتح أساس الكفار مرسي قري الكلب.

Voir ibn Maryam al Bustân. p. 132.

[15] Mon article (en arabe) « *La libération d'Oran en 1708*, » R.H.C.M., 9/1970, pp. 55- 75.

[16] A.N.Aff.Etr. B III - 24 f° 81.

[17] Lieussou (A.), *Etude sur les ports d'Algérie*, p. 33.

[18] La prise d'Oran en 1509 n'avait-elle pas été préparée par le consul du roi et favorisée par les juifs de la ville même ?

[19] Voir « *Kitab al-bahriyé*, » 2ème partie, pp. 628- 645, trad. par Mantran, R.O.M.M., 2/1973, pp. 159- 168.

[20] Sid al Husayn ibn Muhammad.., al Charif al Warthilânî, né en 1125 (1710), mort en 1193 (1779), auteur d'une volumineuse Rihla intitulée :
نزهة الأنصار في فضل علوم التاريخ والأخبار.
(*Le Divertissement des regards sur les Mérites de la Science Historique et Annalistique*) éditée par M. ibn Chanab, Alger, 1908.

[21] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 13 (1732), A.C.C.M. Série MR. 4. 6. 1. 4. 1, (Déposition faite à Livourne par un patron corailleur venant de Bône).

[22] A.C.C.M. Série J 1365 ; Vallière, *Mémoire*... in Textes, p. 78.
Les vaisseaux d'Alger servirent aussi de transport de troupes envoyées contre Tunis, contre le Maroc ou contre les Espagnoles d'Oran. Voir Plantet, *Correspondance*. I, 510 ; A.N.Aff.Etr. B - 928 (Lettre du consul de France à Oran, 26 septembre 1732 et Lettre du 13 mars 1733).

[23] *Sandoval, Historia de la vida y hachos del Emerador Carlos V*, p. 94.

[24] Il s'agit du fils de Sâlim at-Tumi, tué l'année même.

[25] Rotalier, *Histoire d'Alger*... I, 112 -113.

[26] A partir de cette date, l'Odjaq d'Alger fut constitué. En Espagne, on mesura mieux les conséquences de la défaite. L'influence et le rôle des Barberousse allaient grandir en Méditerranée. Malgré les précautions prises par Ximenès, les détails du désastre se répandirent parmi la population. On rapporte que lorsque De Vara paraissait dans les rues, les. enfants chantaient : « Certes, de Vara n'est ni fort, ni habile, puisqu'ayant ses deux bras, il s'est battre par un manchot » (Allusion à 'Arrûdj qui avait perdu un bras lors du siège de Bijâya).

[27] Haëdo, *Histoire*... p. 37

[28] Piri Rais, Kitab al-bahriyé, dont une petite partie est publiée par Mantran « Description des côtes de l'Algérie, » R.O.M.M., p. 162, 1973.

[29] Piri Raïs donne quelques détails sur les lieux : « La forteresse de Cherchell qui est à l'origine de la ville de Cherchell, est située dans cette baie. Devant celle-ci, il y a un îlot ; cependant la partie orientale de la baie est peu profonde » (p. 632 du *Kitâb*... p. 162 de la traduction de Mantran, R.O.M.M./1973).

[30] La Roncière, *Histoire*. III, p. 241.
Une autre raison peut expliquer les appréhensions espagnoles au sujet de Cherchell : C'est le point du Maghreb central le plus rapproché des Baléares. En 1531, Khayr ad-Dîn, tout en construisant un môle à Alger, en édifiait un autre à Cherchell pour rendre son port plus opérationnel. Doria voulait-il écarter tout danger ?

[31] Devoulx, Négociations entre Charles Quint et Khayr ad-Dîn, R.A., 1871, p. 139.

[32] A.N.Aff.Etr : B III - 305, p. 106.

[33] « Après la prise d'Alger, les armées de Charles Quint devaient être employées contre les mauvais chrétiens, alliés du Grand Turc » (Ravenet E., R.A., 3/4 Trim., 1939, p. 320).

[34] Cinq cents navires, quarante mille hommes, des armes et des munitions en quantité, des princes et gentilshommes et l'Empereur en personne pour exciter les énergies ! Bibliographie, Belhamissi, R.H.C.M., n° 6/7, 1969, pp. 34-56.

[35] Catalogue des Actes de François Premier, III, p. 340, n° 9083, cité par P. Masson : *Les Galères de France*, p. 94.

[36] Sur la célèbre expédition, ses motifs réels, ses épisodes, son issue et la bibliographie y afférente, notre article dans R.H.C.M., 6/1969, pp. 34 - 56.

[37] E. Charrière, *Négociations de la France dans le Levant*, T.I., pp. 522 - 523.

[38] Dans son *Histoire de la Méditerranée*, p. 175, Auphan écrit que « Le haut commandement maritime français en 1830 sera encore hanté par ce souvenir. »

[39] Après l'échec, la peur du corsaire algérien allait hanter tous les cœurs.
« Dès qu'une voile s'agite sur la mer, écrit Prieur, c'est la nef de Barberousse. Lorsqu'une tempête a englouti une barque de pêcheurs, c'est Barberousse qui est intervenu auprès du démon... Les crimes, les maladies, les sacrilèges... que la science médicale ne peut encore expliquer, sont l'œuvre de Barberousse. » La muse populaire chantait :
Barberousse, Barberousse,
Tu es le Roi du mal,
Il n'est de douleur ni de fait De caractère infernal,
Qui ne soit commis Par ce pirate sans égal.
(*Les Barberousse*... p. 194). Un des grands chefs de l'expédition, Fernand Cortès tombera dès 1541 en disgrâce et s'éteindra dans l'oubli.

[40] Sur la tentative avortée :
- De Grammont, *Etudes Algériennes. Relations des préparatifs faits pour surprendre Alger* par Jéronimo Conestaggio, R.A., 1882, pp. 287 - 308.
- Rodriguez Joulia Saint Cyr, Alarma en Argel durante 1601 a través de un manuscrito de la epoca, Rev. Tamuda, XL, 1953, pp. 293 - 302. (Il s'agit du manuscrit 18633 - 50 de la B.N. de Madrid : Relacion de cosas de Argel).
- De Thou, *Histoire Universelle*, XIII, p. 627.
- Braudel, *La Méditerranée*. II, pp. 510 - 512.

[41] Petit fils de André Doria, Gianandréa Doria dir Andrettino (1539-1606) avait combattu à Lépante.

[42] Quelques jours auparavant, on captura un navire en provenance d'Alger et on eut la confirmation qu'aucun bruit de l'expédition espagnole ne courait à Alger, ce qui n'est nullement une preuve que le Pacha ignorait le projet.

[43] *Chronologie Septennaire de la paix entre les Rois de la France et d'Espagne*, cité par Turbet-Delof,
B.C, n° 85, p. 65.

[44] Régna de 1759 à 1788. Rappelons qu'en 1761 fut signé le pacte de famille franco-espagnol garantissant mutuellement les possessions des deux pays et qu'en 1783, fut signé le traité de Versailles.

[45] La guerre de 1775 est très bien connue :
a) Les sources musulmanes :
- al-Jadîrî ('Abd al-Qâdir) : *az-Zahrat an-nayyira*.
- Az-Zahhâr (Ahmad ach-Charîf) : *Mudhakkirât*.
b) Les sources européennes :
- Les documents d'archives : A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents 1542 - 1827, t. 10. Lettre de La Vallée, 18 juillet, 6 pages plus un P.S, une page. Une relation circonstanciée des opérations... depuis le 30 juin jusqu'au 15 juillet (12 pages). Une autre lettre de La Vallée, du4 septembre (31 pages), traduction d'un extrait d'un journal espagnol trouvé parmi les dépouilles après la retraite des assaillants, 8 juillet, (23 pages). Mémoires de Saint Didier à M.de Sartine, Ministre de la Marine, 24 juillet 1775 (42 pages). Le même dans A.E B III -11 n° 32 f° 63 - 79.
- La Revue Africaine a publié plusieurs récits indigènes traduits ou lettres relatives à l'expédition par Féraud, Berbrugger, Bresnier, Dabrymple. Voir les tomes VII, VIII, IX, XI.

[46] A.N. Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, 1.10, Lettre du 18 juillet.

[47] Le Bey de Constantine était déjà arrivé avec 40.000 hommes à Cap Matifou (Tamantafoust). Celui du Titteri avec autant de combattants èt se trouvait à sept lieues de la capitale. Le Khalifa du Bey de Mascara arrivait à la tête de 20.000 combattants et attendait à quelques lieues. Comme on craignait ici une attaque contre Arzew, le Bey de l'Ouest surveillait le port avec 40.000 soldats.

[48] Rapport de Saint Didier qui ajoute que « Le Prince (le Dey) a permis à toutes les familles et enfants des résidents des pays étrangers de se retirer à Marseille, pour les dérober aux horreurs d'un siège. »

[49] La vallée fut un témoin attentif des événements. « La scène, dit-il dans son journal des Opérations... s'est passée sous nos yeux environ à trois quart de lieue de la maison où nous étions rassemblés, les consuls de Suède, du Danemark et moi, » Lettre du 18 juillet.

[50] A.N. Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 10 (1542 - 1824).

[51] De Kercy, *Mémoire sur Alger*, p. 117.

[52] La Vallée, *Lettre du 18 juillet 1775*.

[53] Il s'agit ici des chameaux des troupes algériennes qui servirent de boucliers dans la bataille.

[54] A.N.Aff.Etr. B III, carton 193, pièce 61, *Mémoire de Saint Didier*. Savoureux récit dans az-Zahhar, *Mudhakkirât*,... pp. 25 - 27.

[55] Il était d'usage que les Européens battus, accusent d'autres Européens d'apporter leur concours aux Algériens.
Pourtant ce fut une bataille où les prouesses des combattants algériens furent plus sensationnelles que lors des autres engagements.
Az-Zahhar, contemporain lui aussi, décrit le rôle joué par 'Umar, dit Râmqasis qui, de la batterie appelée Khanîs, située à L'Ouest par rapport aux troupes ennemies, avait dans un premier temps, creusé à coups de canon des embrasures face aux positions espagnoles puis abreuvé les assaillants de boulets meurtriers. Il décrit avec précision, l'engagement des troupes des beyliks, des autochtones et des volontaires (p. 26).
"ولم يتالموا (الاسبان) في هذا القتل إلا من جهة وحدة واية المقابلة لهم من ناحية الغرب. فكانت انليكا طبابة تدعي خنيس ويها رجل أسماه عمر وتعرف برامقسيس أدار مدفعين إلا ناحية الاسبجنيول ولم يكون في الطابنية فرجات المدافع من تلك الناحتية فاطلق المدفعين على الحائط و أحدث به فرجة تجاه الاسبجنيول و أخذ يرميهم بالمدفعين وكان رحمه الله - عارفا بحرب المدافع."

[56] La Vallée, Lettre du 18 juillet.

[57] Saint Didier, Mémoire, l'auteur y déplore le geste inconsidéré de l'Espagne. « Qui pourra (désormais) dit-il, contenir la fierté algérienne ? Alger tremblera-t-elle au bruit des armements de Toulon. Elle rira de nos menaces... Nous serons bientôt assimilés aux autres puissances du Nord et de la Méditerranée. Ou nous serons forcés d'être en guerre continuelles contre eux (les Algériens) ou d'acheter la paix par des tributs honteux et des dépenses considérables. »
Saint Didier aurait préféré, au lieu d'Alger, une attaque contre Arzew ou contre les îles Zaffarines au Maroc, car « au moyen de ces ports, les meilleures de la côte, et des forts que l'Espagne pourrait construire pour les protéger... ils pourraient avoir des retraites assurées sur la côte pour leurs vaisseaux et les nôtres en cas de guerre avec les Anglais. »

[58] La marine espagnole, écrit La Vallée, ne se lavera jamais du reproche ou de la trahison ou de la lâcheté qu'elle a encourue. »

[59] La Vallée, Lettre du 4 septembre 1775.

[60] Sous la pression du Pape Pie VI, l'attaque devait avoir lieu en 1780, mais la défaite infligée aux Espagnols par les Anglais, devant Cadix en retarda l'exécution. La même année, l'Espagne engagea des pourparlers avec l'Angleterre en vue d'échanger Oran contre Gibraltar Poème d'ibn Sahnûn, sur l'arrivée et l'armement de l'ennemi en 1783, *at-Taghr*. p. 262 :
حين جاء وا الجزائر دارا النصر باسم ثغر كل بلاد
في صفين تسير في الماء سير النشك في السهل و الفارفي الوهاد
طائرات القلوع يحدو عليها غربي الريح سائقا سوق حادي
شحنوها بكل أمر مضر بترك الصخور الصافي كرماد
لم يقوم له البناء و إن كان كمثل بناء اصحاب عاد

[61] R.A., pp. 304 - 305.

[62] La Mosquée as-Sayyida, construite en 972 de l'Hégire (1564), fut détruite.

[63] Sources :
- Le manuscrit turc n° 1640 de la B.N. d'Alger. Les auteurs : Le Lezkerc Hugasi et Alemdar Mustapha ben Hasan.
- *Journal des prêtres de la Mission* (extrait dans R.A., 1876, pp. 300 - 319)
- A.N.Aff.Etr., *Correspondance consulaire d'Alger*, 1784.

[64] Dès avril 1783, l'Espagne protesta auprès de la Cour de Versailles au sujet d'un embarquement fait dans la rade de Marseille, de 1 300 barils de poudre sur un navire danois au profit de la Régence. Le 18 mai, nouvelle protestation pour empêcher de nouveaux chargements.
A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 10.

[65] Un bref, est une lettre pastorale du Pape ayant un caractère privé.

[66] De nombreux détails dans la lettre de M.d'Estoumel, Chevalier de Malte, Capitaine de la Galère Saint Louis, adressée de Carthagène, le 7 août de la même année à M.le Comte de Vergennes. Documents publiés par H. de Grammont dans R.A., 1882, pp. 219 - 229. Au sujet des bombardements, on y lit : « Les Espagnols tirèrent 3 379 bombes, 2 145 grenades, 10 680 boulets, 401 boites à mitrailles. Les Algériens dépensèrent 13.000 projectiles (p. 221). L'historien ibn Sahnûn, contemporain des événements, va dans le sens du Chevalier de Malte.

[67] Il semble que les Algériens, voulant se borner à la défense de la ville, aient été satisfaits d'empêcher les bombes d'atteindre leur but. « Ils avaient l'adresse, dit d'Estoumel, de faire creuver leurs bombes en l'air, au-dessus de nos têtes et cette circonvallation aérienne de pluie de mitraille était, pour nous, une ligne de démarcation que nous ne pouvions outrepasser. » R. A., 1882, p. 223.

[68] Az-Zahhar apporte des détails qu'on chercherait vainement ailleurs.
Les combats étaient supervisés, du côté algérien, par Hadj Muhammad Qubtân. Des barques non armées de canon, appelées « chqâ'if » sillonnaient la mer, au moment des combats pour transporter les combattants dont le vaisseau venait d'être touché.
Les blessés étaient ramenés chez les médecins pour recevoir des soins, ou être amputés des mains et des pieds, en cas de nécessité. Les morts étaient enterrés.
Quand l'heure de sortie pour affronter l'ennemi arrivait, les gens se bousculaient pour prendre place dans les navires. Seul l'homme doté d'un grand courage y parvenait.
Au moment du départ, la prière des morts était célébrée. Les gens imploraient le Tout Puissant à haute voix... Les Moujahidines étaient accompagnés de musiciens qui jouaient comme si on allait à la promenade... (*Mudhakkirât*, pp. 33 - 34)
"اخرج اليه المسلمدون و تلقوه باللنجور (...) و الحاج محمد قبطان معهم (...) و معه

زوارق صغار من غير مدافع تدعى التكايف يرسلها القبطان وقت القتال إما للقدم أو
لتحمل الناس إذا تكسر و لتجر النجور الذي يسقط (...) و المجروحون ينزلون لموضع
الأطباء ليخوا لهم الدواء او ليقطعوا الأيدي و الأرجل التي استحثت القطع و يدفن الأموات
(...) و عندما إياتي وقت الخروج لملاقاة العدو تجد الناس يزدحمون على الركوب معهم
و لا يصل إلى ذك إلا الرجل الشجاع (...) و وقت الخروج لملاقاة العدو يصلي الناس صلاة الجنازة على الخارجين للحرب..."

[69] Intéressante attaque de d'Estoumel contre Barcelo, le commandant en chef des troupes espagnoles : « Barcelo, écrit-il, a fait une relation de sa campagne à la Gazette d'Espagne. Elle doit paraître suspecte à tous ceux qui la liront : lui seul annonce la destruction de plusieurs barques algériennes, lui seul a vu des fortifications détruites dans la ville... tandis qu'on en a compté à toutes les attaques, de 60 à 73. La 7eme attaque est celle où il a été repoussé le plus vivement. » R.A., 1882, p. 227.

[70] *Mémoires*, Ed. Esquer, p. 107.

[71] Les historiens occidentaux ont rarement été objectifs dans leurs récits de ces guerres où la victoire fut du côté algérien. L'aperçu historique et topo graphique sur l'Etat d'Alger n'a fait que résumer le récit de De Kercy.
D'autre part, afin de ménager l'amour propre des Espagnols à qui le gouvernement français avait demandé l'autorisation d'établir, pendant l'expédition de 1830, une escale à Palma et un hôpital à Mahon, De Bourmont donna des instructions « en vue d'atténuer la rédaction des passages relatifs aux expéditions des Espagnols contre Alger, » (Esquer, La Prise d'Alger, note 1, p. 170).

[72] *Mémoire*, p. 113.
Avec de telles faiblesses, on se demande comment les Algériens ont pu administrer tant de leçons aux Espagnols et aux autres assaillants durant trois siècles ?

[73] Tableau du Royaume de la Ville d'Alger... p. 166.

[74] Dupuy, *Américains et Barbaresques*, p. 31.

[75] *Les consuls de France à Alger avant la conquête* 1579 - 1830, p. 53.

[76] Fagnan, *Un chant algérien du XVIIIème s*iècle, R.A., 1894, pp. 325 - 345.

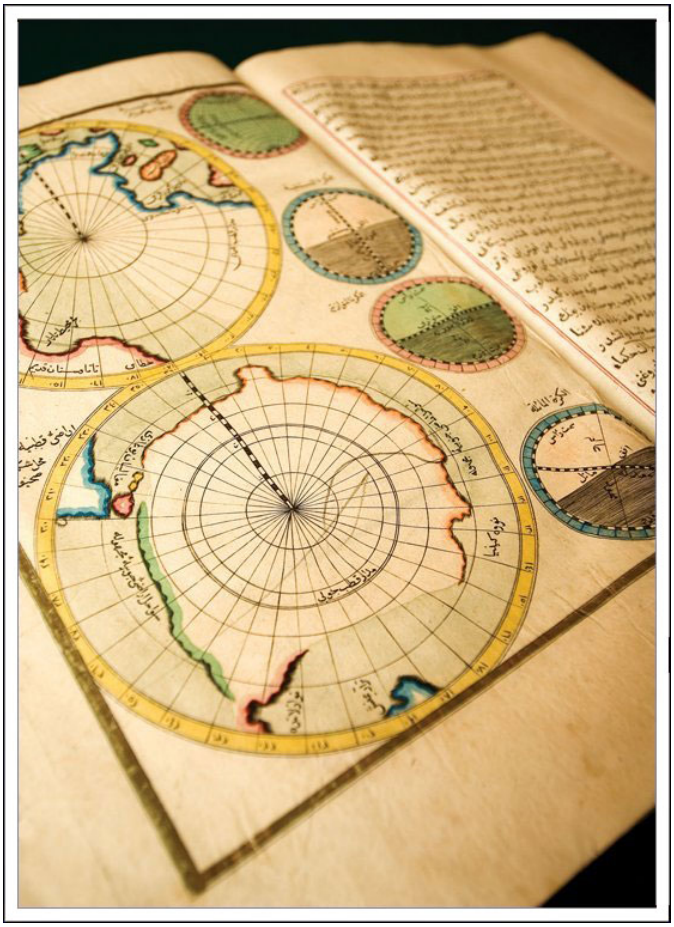
BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat

Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Treize



LES CRISES ALGERO-FRANCAISES AU XVIIème SIECLE

Pour faire plier le gouvernement d'Alger, les monarques de France crurent, un moment donné, au miracle des démonstrations navales devant la capitale[1].

Le XVIIème siècle fut le témoin de plusieurs tentatives En 1637, treize vaisseaux de guerre, sous les ordres de De Manty, chef d'escadre, quittait Toulon, avec mission « d'exiger des Algériens réparations des infractions aux traités signés[2]. » L'emploi de la force était prévu en cas de refus. Cependant, une tempête divisa la flotte et De Manty arriva seul devant Alger. On était en novembre !

Ne pouvant rien entreprendre, il opta, en fin de compte, pour la négociation et conciliation puis rentra sans grand succès à Toulon.

Alî Bichîn riposta par la destruction du Bastion de France. Richelieu, alors chef du Conseil du Roi, envoya à son tour par deux fois, en 1640 et 1641, une escadre d'intimidation. Le vice-amiral De Montigny, à la tête de dix vaisseaux et six brûlots, reçut pour mission de bloquer le port d'Alger. Sur les lieux, les négociations traînèrent en longueur et le chef de l'expédition n'obtint rien.

Le Cardinal suggéra à Mgr de Bordeaux « chef des conseils du Roi en l'armée navale » qui revenait d'une croisière contre les Salétins de « faire quelque chose pour ravoir, dit-il, nos esclaves de Tunis et d'Alger... que le meilleur moyen pour cela est d'essayer de leur faire peur et de prendre autant de leurs vaisseaux qu'on pourra ; après quoi, on viendra à restitution de part et d'autre[3]. »

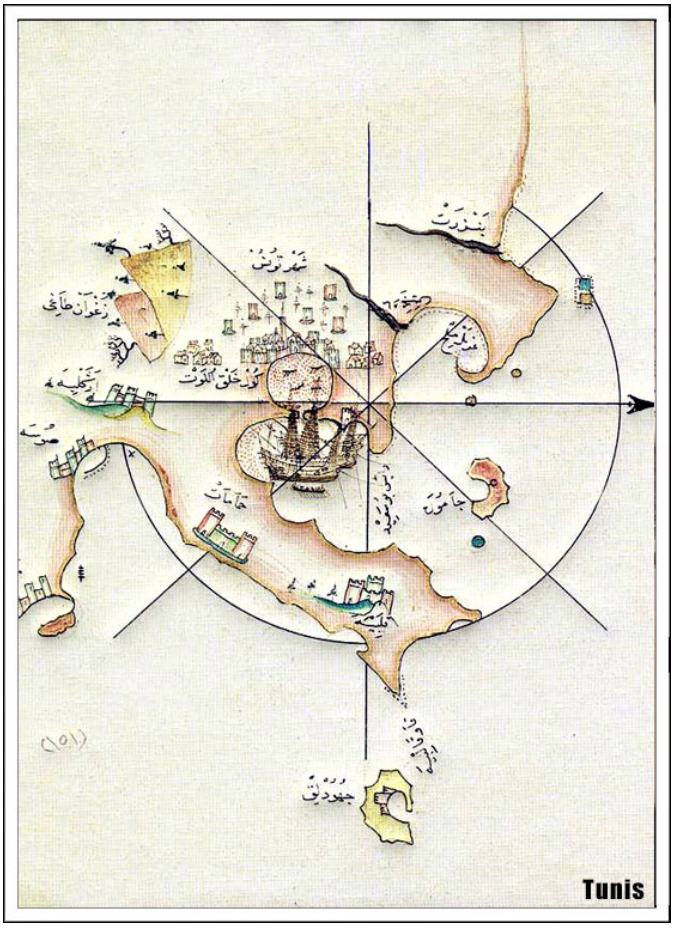
1. Les premières escarmouches

Sur le trône de France depuis 1643, Louis XIV menait une politique maghrébine radicalement différente de celle de ses prédécesseurs.

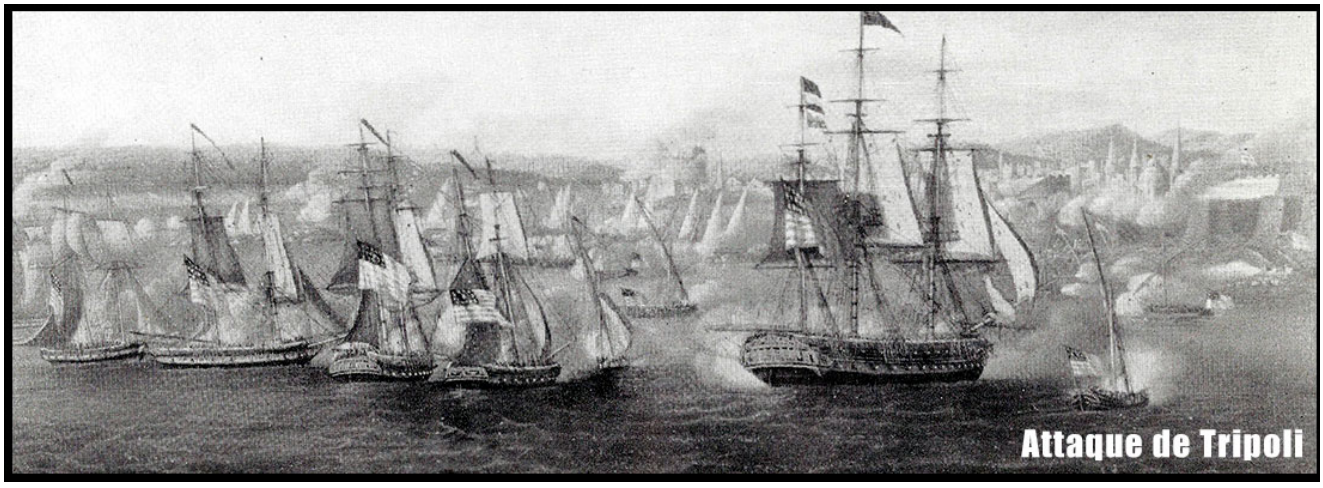
En effet, de Louis XI à Louis XIII, soit plus d'un siècle et demi, le Maghreb central apparaît à la France comme un allié de fait. La politique de ces monarques était fondée sur l'entente avec l'Islam. François 1er, menacé par Charles Quint, se rapprocha des Algériens. La lutte contre un ennemi commun l'exigeait. L'alliance du Lys et du Croissant datait de cette époque. Ce n'était plus en ennemies que se présentaient sur les côtes de Provence, les forces navales algériennes. Henri II (1547-1559) tenait au renforcement de ces rapports. Henri IV (1590-1610) invoqua le secours des Algériens en 1593 contre Marseille, alors au pouvoir des Ligues. Plusieurs traités de paix furent signés entre les deux pays. Pachas et Deys échangeaient avec les souverains et les princes de France, des présents et des lettres amicales.

Avec Louis XIV, les relations se tendirent au fur et à mesure. Avide de gloire, influencé par des courtisans « dévots, » obsédé par la grandeur de son règne, il renonça à l'entente avec l'Islâm et tint à faire honneur à ses obligations de souverain très chrétien. Il voulut « assurer la vengeance sur les Turcs par la justice de ses armes » nous dit le Père Dan. Par des actions militaires, soufflées par la Duchesse d'Aiguillon et Saint Vincent de Paul, entre autres, il tenta d'imposer le respect de son pavillon en Méditerranée. C'est ainsi que les rapports franco-algériens devinrent tumultueux, orageux, contrastant avec un passé caractérisé par l'entente cordiale et l'intérêt mutuellement compris.

Le renouveau religieux qui marquait ce long règne engendra l'idée de croisade et le retour offensif de l'humeur antimusulmane en France. Les prêtres consuls et rédempteurs prêchaient la ruine de la Régence d'Alger. C'est pourquoi, de 1660 à 1688, les expéditions militaires se succédèrent. On n'en compte pas moins de neuf ! Elles n'aboutissaient chaque fois « qu'à une paix boiteuse. »



En 1660, le commandeur Paul, à la tête d'une escadre de quatorze vaisseaux de guerre fit sa démonstration devant Tripoli, puis Tunis, ensuite Alger[4]. Là, il trouva une quarantaine de vaisseaux algériens désarmés, « belle proie pour nos brûlots » dit La Roncière[5]. Mais le Dey fit dire au chevalier « qu'au premier coup de canon, je mettrai consul, chevaliers, prêtres et autres français de marque à la bouche de mes pièces et vous les enverrai avec mes boulets. »



La croisière s'acheva en septembre sans résultat. En février 1661, le voici de nouveau, à la tête, trois navires, un brûlot et des embarcations dans la baie d'Alger avec le projet d'y incendier la flotte. Mais il repartit bredouille.

Comme les actions d'éclat et les coups de main restaient sans lendemain, et comme on rêvait toujours de « rendre la France, reine de la Méditerranée, » il convenait de contenir les Algériens dans leurs ports, les forcer d'ouvrir leurs échelles aux marchandises françaises et faire d'eux « les esclaves de Louis XIV et non ses égaux ou ses maîtres » ; le seul moyen d'anéantir la

puissance des barbaresques était d'aller les attaquer chez eux.

Tous les mémoires et rapports de l'époque sont formels : les corsaires, y dit-on, seront toujours redoutables tant qu'ils n'auront pas vu leurs vaisseaux brûlés et leurs villes incendiées.

En 1663, Beaufort et Paul, pour détruire Alger, élaborèrent un plan. Un coup de main à exécuter de nuit. Deux brûlots en remorque mettront le feu dans la darse, quatre galères enlèveront les navires en rade. On comptait beaucoup sur des pilotes qui avaient séjourné plusieurs années à Alger. Hélas, ces derniers manquèrent l'entrée de la rade et la « dépassèrent de six lieues sans voir le phare sur lequel ils devaient se régler[6]. »

Colbert fut particulièrement préoccupé par les guerres avec la Régence car il tenait à défendre le commerce du Levant et assurer aux navires français des escales sûres pour leur retour.

Il voyait grand : bloquer les ports et brûler toute la marine de ce pays ! Il voulait aussi faire la guerre à outrance aux Algériens en armant, contre eux, des bâtiments légers, équipés d'avirons et des galères toujours en état de prendre la mer à partir de Marseille. Il trouvait même inutile, sinon déshonorant de traiter avec le Diwân. Il poussa l'intransigeance jusqu'à arrêter tout bâtiment étranger trafiquant en Méditerranée, s'il entrait ou sortait des ports algériens... à l'exception des navires anglais. Il se faisait informer, secrètement, des rades, mouillages et fortifications de la côte. Mais il regardait aussi comme très important pour le commerce de Marseille de ne point rompre « trop légèrement avec ceux d'Alger » où « il n'y a qu'à perdre parce qu'ils ne font que la course et point de commerce. » Sa devise était : « Ne pas rompre mais contenir et intimider les corsaires, car la rupture coûte cher[7] ! »

Son fils, Seigneley, lui aussi Ministre de Louis XIV, pensait que les Algériens devraient être traités « avec une extrême hauteur. » Il méprisait leurs forces. Il était convaincu qu'il pouvait les écraser et trop facilement. Il rêvait de les humilier. On lui faisait remarquer, pourtant, qu'on ne saurait les anéantir totalement, « c'est une hydre qui renaît à tout moment » disait-on pour le persuader.

Un tel état d'esprit ne favorisait guère les relations pacifiques, mais plutôt la tension permanente entre les deux pays qui convoitaient, chacun pour soi, la maîtrise de la mer.

2. L'aventure de Jijel

La crise franco-algérienne, qui couvait depuis quelques années, aboutit en été 1664 à un affrontement armé sans précédent : l'attaque de Jijel, par mer, avec volonté de s'en emparer et de s'y établir durablement.

L'événement doit susciter toute l'attention du chercheur[8]. En effet, pour la première fois, la France, renonçant aux croisières punitives, envisageait une occupation permanente d'un port algérien. Jusqu'ici, on invoquait, à la Cour de Versailles, les nombreux échecs portugais et espagnols comme autant d'arguments contre d'éventuels débarquements français sur le littoral algérien. L'élaboration d'un plan d'invasion, les moyens mis en œuvre, la réaction du Diwân et la faillite de l'entreprise en fin de compte, le tout constitue un des épisodes les moins connus de notre histoire moderne, mais certainement un des faits armes les plus glorieux.

a) Des récits trop brefs

Les historiens européens ont, sinon passé sous silence les événements de Jijel en 1664, du moins escamoté le récit et donné des interprétations fantaisistes.

Quelques exemples vont démontrer la disproportion entre les faits et la narration. Dapper consacre à l'affaire une demi-page et Perrot, six lignes[9]. Orse en fait le récit à sa manière : « Le Roi se rendit maître de cette place sans beaucoup de difficultés, mais ses troupes furent bientôt épuisées par les maladies et les attaques incessantes des Arabes. Après quelques mois de séjour, on abandonna cette conquête[10]. »

Loir note, sans scrupule, « qu'en 1664, le Duc de Beaufort, renouvelant cette croisière [celle de 1662] battit deux fois les Barbaresques, et leur prit plusieurs navires[11]. » Galibert nous apprend que : « Le Duc, à la tête d'un corps de 5 200 hommes, s'empara de Gigelly le 23 juillet [...] et s'y établit. Mais bientôt, la division qui éclata entre les chefs de l'armée, la faiblesse des ressources qui avaient été mises à leur disposition, enfin la négligence qu'on apporta à fortifier la place et à y réunir tout ce qui était nécessaire à l'entretien des troupes, obligea la France de renoncer à cette conquête[12]. »

Féraud insiste sur les divergences entre officiers supérieurs français. Les modernes, à leur tour, n'attachèrent qu'une curiosité relative à l'expédition. Julien n'est pas plus prolixe que le reste : « La tentative d'occupation de Djidjelli, écrit-il, eut des résultats plus lamentables encore. Après un débarquement difficile [...] les soldats, mal nourris, mal ravitaillés et minés par la fièvre, ne purent résister aux attaques des Turcs et des Kabyles. On dut rembarquer les troupes en laissant 1 400 cadavres et une centaine de canons à l'ennemi[13]. »

De la résistance algérienne, on ne souffle mot ; des véritables causes de la débâcle, on se soucie très peu ; sur la crise politique et morale qui éclata en France, on reste prudent ; le prix payé par le pays après l'aventure ? On préfère ne pas en parler !

Pour saisir toute l'importance des événements dont Jijel fut le théâtre, et pour comprendre les causes et les conséquences d'un acte aussi hostile, l'historien doit recourir aux documents

d'archives. Par bonheur, ils sont suffisamment nombreux et divers pour fournir les détails ignorés des historiens. Grâce aux pièces officielles, aux mémoires inédits et aux lettres de soldats ou de captifs, la lumière peut se faire sur l'affaire de Jijel.

b) Pourquoi Jijel ?

Les menaces et les croisières précédentes[14] n'ayant rien donné, il fallait trouver les moyens d'en finir avec une Régence qui osait défier le Roi Soleil[15]. On décida une occupation permanente de quelque point sur le littoral algérien, puisqu'il n'était pas possible d'affronter directement Alger, ce qui exigeait « beaucoup d'hommes et de canons. »

Pour l'exécution du projet, Louis XIV désigna le Chevalier de Clerville, Commissaire général des fortifications et qui avait, d'autre part, des intérêts dans les affaires du Bastion de France, près de La Calle. Il fut chargé de reconnaître alors « un poste sur la côte d'Afrique favorable à un débarquement. » Dans un rapport adressé le 22 juin 1662 à Colbert, cet officier suggérait la ville de Stora[16]. Ce point du littoral remplissait, aux yeux de Clerville, les meilleures conditions. Par contre un Marseillais, Biaise Reimond Merignon qui vécut longtemps parmi les tribus de l'Est et noua des intelligences dans les villes côtières avait choisi Skikda.

« Sire, écrivait-il au Roi, au pays d'Afrique, il y a un port de mer où se peut dresser une fort grande armée navale et se pourra dresser une forteresse qui subjuguera les royaumes d'Alger et de Tunis, sis à proximité de Constantine, entre Bougie et Bône, à l'intersection des deux grandes principautés barbaresques[17]. »

Mais le conseil du Roi avait, lui aussi, ses options. On y trouvait les partisans de Bône et ceux de Bougie... On choisit Jijel[18], sur les recommandations du Duc de Beaufort qui venait d'être nommé Grand Amiral. Certes, le choix se justifia : « port assuré pour les galères et vaisseaux dans le pays le plus fertile du monde, un endroit tout bâti où il ne faut porter aucun matériel. »

Les organisateurs de l'expédition étaient persuadés que, s'agissant d'un littoral familier des négociants et marins de France (en 1632, plusieurs sujets du Roi étaient établis dans les villes côtières où on trouvait des civils, des militaires et des religieux), la ville tomberait sans grosse difficulté et deviendrait « un excellent port pour les bâtiments chargés de surveiller les corsaires et de leur faire une chasse continuelle. » On espérait ainsi « purger la mer de ses forbans. » On voulait « épouvanter ces Barbares plus dangereux que les Tatares. » On voyait déjà se créer l'Empire de la Méditerranée. On fit déjà de Jijel « un port de guerre, un port excellent, capable de contenir quinze vaisseaux, douze galères et tous les sandales du pays[19]. » Et l'imagination créa la tentation.

c) L'exécution du plan

Après de nombreux préparatifs minutieux à Toulon, où l'on réunit une armée et une flotte, des milliers de soldats prirent la mer[20] sous les ordres d'officiers prestigieux : le Duc de Beaufort, Duquesne, de Clerville, le Général Gardanne. Le chevalier Paul commandait les dizaines de vaisseaux, frégates et autres types de navires[21]. Malte dans cette croisade, avait dépêché sept navires. La participation de la marine s'élevait à 63 voiles.

Le 2 juillet, on quitta Toulon et, après une escale aux Baléares on passa devant Bougie pour arriver, le 22, devant Jijel. Les premiers accrochages furent brefs mais sanglants. Dès qu'elle jeta l'ancre devant la ville, la flotte fut accueillie par l'artillerie locale. Le lendemain, le débarquement s'opéra près d'une qubba (où s'élèvera plus tard, le Fort Duquesne). On arbora le drapeau de France et la croix sur le minaret de la mosquée, suprême injure qui devait faire rager les croyants. La progression des assaillants fut difficile. A pied, à cheval, les Algériens affluèrent vers la côte s'offrant à l'artillerie des galères ennemies. Puis on décrocha pour se réfugier dans la forêt et, malgré les dangers, on revenait chaque fois sur les lieux, harceler l'adversaire et se battre avec courage. Mais les moyens de défense faisaient défaut et on dut évacuer la ville dès le lendemain après un vif combat.

A terre, le Duc, imitant le Cardinal Ximenès entrant à Oran en 1509, monta se jeter contre la forteresse « tenant un crucifix à la main gauche et une épée nue de l'autre[22]. » Les troupes prirent position dans une petite plaine, entre la ville et les montagnes et s'y retranchèrent, car la résistance frappait chaque fois que les moyens le permettaient.

Le Duc, en parlementant avec quelques indigènes, tenta de leur faire croire « qu'il n'en voulait qu'aux corsaires d'Alger » que son intention, en s'emparant de Jijel, ne visait rien d'autre que « d'occuper une position fortifiée d'où il lui fut possible de surveiller leurs navires[23]. » Le même jour, les avant-postes ennemis furent attaqués par les Moujahidines qui « se jetèrent avec fureur sur les soldats qui bivouaquaient, surprirent quelques-uns d'entre eux et laissèrent aux autres à peine le temps de se rallier. » Dans le camp des croisés, on devint très prudent et on fit construire un petit fort avec des matériaux provenant du cimetière local, ce qui excita encore plus la détermination des Musulmans. Durant trente jours, escarmouches, razzias, batailles et embuscades éprouvaient les chrétiens. Les hommes du Duc ne pouvaient sortir de leur retranchement sans s'exposer à une mort certaine. Par petits groupes, cachés derrière les arbres, ou blottis derrière un rocher, les combattants scrutaient, sans relâche, les mouvements de l'adversaire.

d) Des réjouissances prématurées

On suivait en France avec attention le déroulement des opérations. Les nouvelles d'une victoire totale et fulgurante se répandirent avec une rapidité telle que, sans attendre confirmation, on se mit à fêter le succès ! Le Chevalier Paul, s'adressant au Roi, osa dire : « Grâce à Dieu, nous avons conduit la flotte de Votre Majesté composée de quatre-vingt-quatre voiles dans le port de Gigery, lequel port se pourra rendre fort bon avec la dépense. Je n'ai rien oublié, Sire, dans mon métier de la mer pour faire réussir tous les généreux desseins de Votre Majesté et ses armes ont été victorieuses dans la descente et partout, jusqu'à présent, ainsi que Votre Majesté le pourra apprendre par Son Altesse de Beaufort et de MM. les officiers généraux de terre[24]. »

Henri Pussort vantait l'action du Duc « comme le plus grand établissement que le Roi puisse faire pour être le maître du commerce[25]. »

Colbert, complimentant le Duc, se réjouit à son tour du « nouvel accroissement de gloire que l'heureux succès de l'entreprise de Gigery, conduite avec tant de prudence et de valeur, donne à vos autres actions [...] Toute la terre est suffisamment persuadée de votre courage dont vous avez donné de si éclatantes preuves [...] Il ne me reste qu'à vous rendre un million de grâces[26]. »

Croyant la victoire assurée, Louis XIV exprimait à son cousin « sa joie d'apprendre l'heureux succès de l'entreprise » et lui demandait « de pouvoir le maintenir, le fortifier et y faire un bon port. » Il envoya des messages au Grand Maître de Malte et Bailli d'Arménie, Général des Galères de la religion pour les remercier. Ce dernier reçut même une boîte « où le portrait du Roi enrichi de diamants » devait traduire la satisfaction du monarque[27]. »

A Marseille, une assemblée générale fut convoquée « pour examiner l'opportunité d'un présent de munitions et rafraîchissements à faire à l'armée navale [...] qui vient de prendre Gigeri[28]. » Trois jours après, cette même assemblée décidait « l'envoi d'un présent en victuailles et munitions de guerre à l'escadre du Duc de Beaufort qui a châtié les corsaires de Barbarie si redoutables pour le commerce[29]. »

Après les festivités, les projets s'élaboraient et les directives se multipliaient. Le Baron d'Oppede vint présider en personne dans la cité phocéenne, une assemblée extraordinaire de la Chambre de Commerce. Y avaient assisté de nombreux négociants « pour prendre connaissance des volontés du Roi. » Parmi celles-ci : « Sa Majesté ayant toujours à cœur de bonifier le commerce... veut établir un juge consul au lieu de Gigery, en Afrique, qu'il a nouvellement soumis à sa domination pour donner lieu à tous les commerçants de pouvoir y établir un commerce avec toute assurance faisant pour cet effet, fortifier cette place avec toute sorte de diligence pour l'entière sûreté du dit commerce[30]. »

L'envoi de renfort fut vite décidé. Trois vaisseaux et quatre barques quittèrent Toulon dès le 27 août « pour porter des vivres à l'armée du Roi et quantité d'autres choses utiles et nécessaires à la conservation des troupes et du poste qu'elle occupe pour attendre, sans inquiétude, l'arrivée du deuxième convoi que nous préparons[31]. » Dans ce convoi voyageait le sieur Louis de Léon, nommé par l'Assemblée pour exercer la charge précitée[32].

Avec les provisions, arrivaient également les marques de satisfaction du Roi et ses encouragements. Le corps des officiers « qui contribueront à soutenir le poste de Gigery et y donneront leurs soins et leur temps, sans aucune impatience ni chagrin, seront estimés et considérés en toute rencontre de Sa Majesté, comme lui ayant rendu le service le plus important et le plus agréable. » Puis, les directives du Roi devinrent plus précises : « Empêcher ceux d'Alger à songer d'y envoyer des forces pour cela [...] ôter tous moyens aux pirates du dit Alger de se dégarnir de leurs forces en les obligeant continuellement à penser plutôt à leur propre conservation [...] Le Duc, avec son armée, doit inspirer la crainte [...] faire croiser les vaisseaux devant Alger [...] faire en sorte qu'ils reconnaissent que c'est eux (les Algériens) qui ont besoin de l'accommodement et à qui il sera, incomparablement, plus utile qu'à nous[33]. »

Cependant, la situation se dégradait rapidement à Jijel et le Roi, ses ministres, les commissaires de la Marine multipliaient les directives vainement. Alors que la déroute approchait, on ordonnait de « continuer la guerre aux corsaires d'Afrique... de croiser les mers d'Alger, de se faire voir avec ses vaisseaux le plus souvent, et de plus près qu'il pourra de ladite ville pour leur donner de la jalousie, leur faire imprimer de la crainte par quelques actions hardies et vigoureuses, comme de brûler leurs vaisseaux en rade ou dans le port, s'il en trouve l'occasion. » Pour épater l'Europe, le Roi cherchait une action d'éclat « qui puisse donner de la réputation à ses armes. » Bien mieux, il voulait terroriser les dirigeants d'ici, par des exigences exorbitantes. Devant Alger, prescrivait-il, se garder de leur faire des ouvertures de paix, exiger d'eux la restitution de tous les vaisseaux et de tous les Français. Si les corsaires offrent la remise du Bastion de France, à condition que les armes du roi abandonneront le poste du Gigeri, il faudra rejeter bien loin cette proposition et la traiter même de mépris et de moquerie « au contraire, il faudra leur faire tout le mal qu'il pourra[34]. »

Considérant le projet victorieusement réalisé, et la situation militaire très favorable, Versailles demandait déjà si on pouvait faire sur les lieux, des machines pour nettoyer le port de Jijel... sinon on en enverrait de Provence ou d'ailleurs.

e) Cha'bân Agha sur les lieux

Après avoir réuni une armée, le chef de la Régence marcha, en personne, sur l'ennemi. Il y arriva début octobre[35]. Dès le 5, Cha'bâne occupa les hauteurs et installa une puissante artillerie qui allait faire ses preuves. Les travaux de siège débutèrent immédiatement.

Le fort de l'Ouest, battu en brèche avec des pièces de 48 et de 36, résista à peine trois heures. D'après une relation manuscrite, l'âpreté des combats fut inouïe : « Les Turcs attaquèrent vigoureusement en concentrant tous les efforts sur le fortin de l'Ouest. Repoussés plusieurs fois, ils revenaient avec obstination, capables de tout [...] L'épée à la main et avec des échelles, avancèrent les premiers, soutenus de cinq cents mousquetaires et il y eut une échelle de posée sur laquelle on pouvait monter trois de front. Un Turc, l'euscarienne à la main, y monta et voulut sauter dans la tour, mais le lieutenant qui était dedans lui allongea un coup de pertuisane et le manqua. Il redoubla et fit de même que la première fois... le feu des ennemis fut fort grand, il dura d'une même force jusqu'au jour... Une petite heure après le commencement de l'attaque, Cadillan[36] fut tué d'un coup de mousquet [...] et le reste des hommes était fort las[37]. »

Les croisés avaient tenté, sans succès, une parade avec une batterie de quatre canons qui, en quelques instants, fut démontée. Une seconde redoute qui protégeait le camp, fut emportée à son tour, en moins de deux heures.

La situation était désespérée pour les Français quand le Marquis de Martel arriva avec d'appréciables renforts : un millier d'hommes, des munitions et des provisions [...] Un ordre du Roi confiait le commandement des opérations au Général Gardagne et prescrivait au Duc de Beaufort « de continuer avec ses vaisseaux de combat, la chasse aux corsaires barbaresques » et ce dernier mit aussitôt à la voile !

Sans se laisser impressionner par ce deuxième débarquement, les artilleurs algériens tournèrent leur feu contre le camp lui-même. La position de l'ennemi devint alors des plus difficiles. Pourtant de Clerville avait bien dit à ses hommes que « les seules lavandières de l'armée suffiraient pour défendre les deux redoutes. » Devant une pluie de projectiles et un feu aussi meurtrier, les soldats de Sa Majesté « ne parlaient plus que de se rendre aux Turcs. »

En France cependant, les stratèges imaginaient l'inimaginable. Le 1er novembre, alors que les jours de la défaite étaient comptés, un marin, le sieur Trubert proposait à Colbert le plan suivant : « Pour accabler la ville d'Alger [...] la faire bombarder par une force navale de galères et de barques, spécialement aménagées [...]. Alger est une ville bâtie sur le bord de la mer, en forme d'amphithéâtre, les maisons sont percées par en haut, au milieu des terrasses en sorte qu'étant fort pressées et les rues fort étroites, l'on ne tirerait pas une bombe qui ne portât et peut être même que quelques-unes seraient conduites assez heureusement sur les vaisseaux pour en faire périr une partie [...]. Galères et barques accompagnées de quelques bâtiments de lignes iraient s'embosser à distance de mousquet de terre, et de là, vomiraient sur la ville et le port, leur approvisionnement de deux ou trois mille bombes [...] Le bombardement d'Alger durerait six heures, pour le moins, et causerait un si terrible fracas qu'assurément, les habitants qui n'y pourraient demeurer en sûreté, obligeraient ceux qui les gouvernent de rendre tous les pauvres Français qui gémissent sous la pesanteur que ces infidèles leurs donnent[38]. »

Avec une Régence irréductible, on espérait conclure par la terreur, un traité « qui rendrait durable la peur éprouvée par les Algériens et la conservation, par le Roi, de quelques postes en Afrique. » On voulait aussi, par une telle diversion, abréger les combats engagés à Jijel.

Mais ce qu'ignorait Trubert, en remettant son plan au Ministre, c'est que l'expédition était finie... depuis la veille.

f) La débâcle générale

L'enfer de Jijel ne pouvait plus durer pour le corps expéditionnaire. La retraite commença dans un désordre indescriptible et dans une peur « aussi honteuse qu'une fuite » au dire du commandant en chef lui-même.

On embarqua les blessés qui étaient plus de mille (on se battait à l'arme blanche autour des dernières chaloupes). On laissa, sur le terrain, de nombreux tués. Garrot nous dit deux mille[39].

D'Ormesson consigna, dans son journal, le 19 novembre 1664 « qu'il avait péri quatre-cents hommes qu'on laissa pour garder le camp tandis que les troupes s'embarquaient, lesquelles virent ces pauvres malheureux se jeter à la mer plutôt que de tomber vivants ès mains des Maures[40]. »

Parmi les tués, on déplora le chevalier Trouchet du régiment de Picardie, perte qui fit dire plus tard à un poétereau :

D'un mousquet le boulet barbare,

Nous enleva cet homme rare,

Mais après un si triste sort,

On vengea hautement sa mort !

On abandonna, sur le champ de bataille, un matériel de guerre aussi riche que varié : canons, mortiers, fusils, vivres...[41]. »

Les malheurs du corps expéditionnaire n'étaient pas finis. Un pénible drame le guettait. Le vaisseau « La Lune, » un des plus gros navires de la marine française, rapatriait deux mille hommes, quand il sombra au large des îles Hyères et très peu de soldats échappèrent au naufrage.

g) Alger en liesse

L'arrivée des prisonniers et du butin de guerre électrisa les foules. La joie se lisait sur tous les visages. Grâce à un captif français détenu à Alger depuis quelques années, le Sieur Le Grain, nous pouvons suivre ces moments d'intense émotion. Une de ses lettres nous livre maints détails : « Jetant la vue à la mer, j'aperçus les galères qui revenaient chargées de quatre-vingt Français [...] et de quatorze pièces de canon et de beaucoup de butin parmi lesquels il y avait aussi un lieutenant du régiment des royaux [...] et aussi le fils de Briconnet (?) [...] et aujourd'hui, arrivèrent encore trois navires avec autant de monde qu'en avait apporté les galères et tous les canons [...] trente-deux pièces de fonte et seize de fer mais aussi excellents que ceux de fonte et quantités de pierriers et une multitude infinie de batteries et grenades, deux grands magasins de farine et plus de huit cents (?) de vin que le Général des Turcs fit tout perdre et rompre... »

Ce captif qui « éprouvait la honte et de la confusion » précise que l'armée algérienne, envoyée à Jijel, comprenait deux-mille-cinq-cents hommes, trois canons de 44 à 48 livres de balles... « Ils ont fait fuir, dit-il, quatre-mille hommes et ramener deux-cent-soixante[42]. »

Le consul de France à Alger, Dubourdieu, alla rejoindre au bagne de la capitale, le monde de Jijel. Notre captif, auteur de la lettre, se sentait encore plus malheureux et bien chagriné d'entendre les Algérois lui lancer « Guarda Jijel ! » et « à Jijel, on coupe les têtes avec la faucille[43]. » Les prisonniers espagnols n'épargnaient point leurs compagnons français par des moqueries et « des choses horribles et vilaines du Roi et de toute la nation. »

h) En France : les retombées de la défaite

La nouvelle de l'échec militaire eut, en France, l'effet d'une secousse catastrophique. La presse « eut ordre de faire silence[44]. » Le coupable avéré fut vite trouvé : c'était la peste qui avait contraint le corps français de quitter les côtes d'Afrique.

Cependant, malgré les dispositions prises, le désastre eut un grand retentissement dans toute la chrétienté. Un grand roi est battu ! Le monarque qui espérait ajouter une victoire africaine aux dizaines de succès remportés en Europe fut « très touché d'une sensible douleur. » Son déplaisir fut aggravé en apprenant l'abandon de toute l'artillerie et la capture de près de trois-cents de ses soldats par les Algériens, « c'est de quoi l'on ne peut pas se consoler aisément. » Il voulut s'informer sur les véritables motifs d'une retraite effectuée sans ses ordres. Il chargea M.de Champigny « d'entendre, à Hyères, les officiers et les parties subalternes car il y eut faute et précipitation et on venait de recevoir à Gigeri, un renfort considérable qui devait être suivi par d'autres[45]. »

Mais la question qui se posait à la Cour était comment laver l'affront, comment remporter un succès « pour effacer la honte dont la disgrâce de l'expédition avait terni le Lys de France[46]. » Bien pire encore, les Barbaresques n'étaient pas anéantis et la déroute de Jijel n'allait-elle pas leur donner plus de vigueur et plus d'assurance ? Devant une situation peu supportable, le Roi ordonna à M.de la Guette[47] d'envoyer des vaisseaux devant les côtes algériennes « après ce qui vient d'arriver à Gigeri. » Sentant son prestige personnel et celui de son armée fortement entamés en Europe, il ne pensait qu'à la revanche qui lui rapporterait une satisfaction. Aussi, ordonna-t-il, de "mettre encore quelques vaisseaux à la mer pour rabattre l'orgueil que les Barbaresques peuvent concevoir de ce petit succès et leur faire connaître qu'il n'empêche pas que je leur continue encore plus fortement la guerre que j'ai entreprise contre eux[48]. »

A.M.de Martel, il fut donné d'aller vite faire la guerre aux Turcs. « Il sera bon que vous-même preniez soin que les capitaines qui restent de votre escadre ne perdent pas un moment pour remettre leur équipage en bon état et qu'ensuite, après avoir pris des rendez-vous et concerté toutes choses avec le Duc de Beaufort, vous vous mettiez le premier à la voile et d'abattre autant qu'il vous sera possible et d'apaiser un peu d'orgueil que les Turcs ne manquent pas d'avoir de l'abandonnement que nous avons fait de Gigeri[49]. »

i) A la recherche du responsable

Comme après chaque bataille perdue, on s'efforça, à la Cour, de faire sortir les causes de la défaite. Elles furent nombreuses : rivalités entre capitaines d'infanterie et capitaines des galères[50], troupes dans le dénuement complet, manque de vivres, de bois et d'eau potable, pénurie de munitions [...] Responsabilité de Clerville qui « espérait obtenir la concession des comptoirs de Stora et de Collo[51]. » Faiblesse des effectifs. Les spécialistes avaient, chacun sa version et son analyse. On a été jusqu'à invoquer, en novembre, les menaces de l'hiver.

On s'en prit au choix de Jijel à qui on trouva depuis, plusieurs inconvénients : rade mauvaise et communications avec l'intérieur très difficiles[52]. Il y avait d'autres endroits infiniment meilleurs que Jijel... Bône aurait dû intéresser les chefs militaires... la victoire aurait été assurée et durablement.

Pendant que les critiques se déchaînaient et les accusations s'échangeaient, parfois violemment, un point faisait l'unanimité : le silence sur la combativité des Algériens. Les rapports officiels l'ignorèrent complètement. Heureusement, les notes de quelques témoins nous révèlent ce que furent l'effort et le sacrifice du combattant musulman.

« Plusieurs d'entre eux, dit le manuscrit utilisé par Féraud, étaient nus comme la main, d'autres avaient une houppelande blanche qui les couvrait depuis le haut de la tête jusqu'à à la moitié des jambes. Quelques-uns étaient armés de grands sabres mais la plupart n'avaient que des sagaies moins grandes qu'une demi-pique d'un bois fort lourd. Leurs cavaliers, habillés comme des fantassins, avaient un morceau d'étoffe au bas de leurs jambes, pour tenir leurs éperons longs d'un demi-pied. Leurs selles ressemblaient à des bâts et leurs brides n'étaient que de méchants filets. Tous leurs chevaux étaient petits et [...] néanmoins ces gens poussaient du haut d'une montagne en bas, à toute bride[53]. »

Les points de vue continuaient de diverger sur les causes du revers. Quinze ans après les événements de Jijel, le sieur Dancour croyait avoir trouvé la vraie faute des stratèges. Il aurait voulu qu'on débarquât sur l'île de la Galite parce que c'est une île déserte, d'environ une lieue de long sur une demi-lieue de large [...] ayant un bon port au midi, capable de contenir une armée navale qui peut y mouiller depuis trente brasses jusqu'à six forts près de terre, sans danger... »

Comme le souci majeur du moment était d'abattre par tous les moyens la puissance d'Alger, Dancour, pour emporter l'adhésion des responsables, pensait détenir le remède miracle : « Il n'y a point de lieu, écrit-il, dans toute la Méditerranée d'où l'on puisse incommoder la Barbarie et surtout Alger et Tunis [...] que cette île où on peut bâtir un fort avec la chaux et les pierres qu'on trouverait sur les lieux pour défendre le port, et je me suis étonné, comme tout le reste du monde, pourquoi au lieu d'aller à Gigery, on ne s'appliqua pas à bâtir un fort en cette île éloignée seulement de quatre lieues de terre ferme, où les troupes du roi, les canons et les munitions auraient resté en sûreté, en sorte qu'en détachant des vaisseaux et des galères de ce port, on aurait réduit ces barbares à demander la paix la corde au cou[54]. »

j) L'après-Jijel

La guerre n'ayant rien réglé, il fallait recourir à la négociation pour trouver une solution au problème des prisonniers français capturés à Jijel. Le roi tenait à effacer les séquelles de son aventure africaine !

Colbert confia la délicate tâche à Trubert. Ce négociateur avait l'expérience des affaires algériennes. On mit à sa disposition l'argent de la rançon. On répondit, également, aux exigences de la Régence concernant les Français servant dans la marine étrangère. Dans peu, écrit Colbert à son plénipotentiaire, il sera expédié une déclaration du roi pour rappeler tous les matelots français employés au service des princes étrangers. Et l'on évitera, autant qu'il se pourra, qu'aucun sujet de Sa Majesté ne s'embarque sur des vaisseaux de nations avec lesquelles ceux d'Alger sont en guerre, qui cependant exécuteront, je m'assure de bonne foi, le traité[55]. »

Le traité fut signé à Alger le 17 mai 1666, après d'interminables tractations. Il ne fut rien d'autre, de la part du Roi, qu'une reconnaissance de la puissance algérienne. S'il stipulait des franchises antérieures, il laissait les mains libres à la Régence[56]. »

La tentative contre Jijel fut un test. Malgré les guerres, les crises, les graves incidents en mer, les gouvernements de la France n'opteront plus, jusqu'à 1830, pour une occupation permanente d'une portion de ce territoire.

[1] Les premiers armements de la France contre Alger eurent lieu en 1617 sous le règne de Louis XIII. On se vantait, à l'époque, de pouvoir réussir à soumettre les corsaires de la Régence Cependant malgré de considérables préparatifs, l'amiral Beaulieu. qui commandait l'expédition, se borna ci la destruction de 3 ou 4 bâtiments d'Alger. De leur côté, les Algériens se vengèrent amplement de cette attaque en frappant durement les côtes de France. Voir Perrot. Esquisse... p. 75.

[2] Trois traités avaient été conclus avant 1637 :
- Le 21 mars 1619 (Paix et Commerce) signé à Marseille au nom du roi par le Duc de Guise. Gouverneur et Lieutenant Général pour le roi et Queynan Agita et Rozan Bey députés du très illustre Bacha et Vice-Roi, Divân et milice d'Alger
- Le 19 septembre 1628 (*Paix et Commerce*) signé à Alger
- Le 23 septembre de la même aimée (*Concession d'Afri*que).

[3] Berbrugger. R.A. 1866. pp. 338-339.

[4] Rappelons qu'en 1658, le gouverneur du Bastion, Thomas Piquet criblé de dettes, crût ingénieux de quitter la côte algérienne sans payer de tribut au gouvernement de la Régence. Mieux encore, il enleva des autochtones de La Calle et alla les vendre à Malte. Le Dey se vengea et Louis XIV ordonna le blocus d'Alger. Cette mission sera confiée au Chevalier Paul. (Masson, *Histoire du Commerce*. p. 114).

[5] *Histoire de la Marine Française*, V, 252.

[6] Ibid, p. 257.

[7] A.N.Aff.Etr. B III 305.

[8] L'affaire de Jiiel

a) Documents d'archives : Ordres royaux, rapports, lettres, mémoires, délibérations etc... Voir notes citées plus bas.
b) Récits de l'époque, chroniques. Turbet-Delof, *Bibliographie Critique*, pp. 170-172.
c) Ecrits du XIXème siècle:
- La Primaudaie (E. de), *Le Commerce et la Navigation de l'Algérie avant la Conquête*, pp. 114-123.
- Feraud (Ch), *Histoire de Gigeli*, pp. 129-169.
- Watbled, « *L'expédition du Duc de Beaufort contre Djidjelli*, » R.A.. 1873, pp. 215-231 - La Roncière, *Histoire de la Marine Française*, V, pp. 257-261.
d) Ecrits du XXème siècle :
- Retout, *Histoire de Djidjelli*, Paris. 1927.
- Turbet-Delof (G), « *A propos de trois impressions bordelaises. L'affaire de Djidjelli (1664) dans la presse française du Temps*, » Bull. Soc. des Biblioph. de Guyene, n° 88/1968. pp. 150-165.

[9] Dapper, *L'Afrique*. p. 186 ; Pechot, *Histoire de l'Afrique du Nord*, III. pp. 87-88 (Le traditionnel résumé) ; Garrot, *Histoire Générale de l'Algérie*, pp. 495-497 ; Perrot. Esquisse... pp. 176.
Sans citer la guerre de Jijel, Martin (*La vie et la Condition des Esclaves Chrétiens dans la Régence d'Alger*), va jusqu'à dire « qu'en 1663 et 1665, le Duc de Beaufort infligea à la flotte algérienne une si grave défaite qu'elle périt presque toute entièrement, » p. 47.

[10] *Alger pendant Cent Ans*, p. 156

[11] Loir (M), *La Marine Française*, Paris, 1893, p. 65.

[12] Galibert, *L'Algérie*... p. 226.

[13] Julien (Ch. A), *Histoire de l'Afrique du Nord*, II, p. 286.

[14] Il faut rappeler que :
En août 1660, le Commandeur Paul, après un dernier échec devant Tripoli, tenta d'incendier le port d'Alger. (La Roncière, *Histoire*..., V, 252).
En 1661 : Croisières très actives, le long des côtes maghrébines ;
En 1663 : échec d'un débarquement à Collo, et d'un coup de main contre le port d'Alger.

[15] Louis XIV laissait dire qu'il voulait venger la défaite subie en 1541 devant Alger par Charles Quint.
Il se posait en champion de la Chrétienté et pensait satisfaire l'Eglise, en découdre avec l'Infidèle, flatter l'opinion toujours à la recherche de gloire et enfin renforcer les positions du négoce français en Méditerranée (Grammont, *Histoire*, p. 213 : Garrot, *Histoire*, p. 495)

[16] Stora était connue des Européens, dès le Moyen-Age. Les premiers portulans en faisaient mention sous le nom d'Oustoura. Le port figure sur toutes les anciennes cartes nautiques avec la même appellation.
Le port était doté d'entrepôts bien approvisionnés. Les Génois au XVIème siècle y étaient très actifs et y faisaient de bonnes affaires. Avec les concessions, les Français les supplantèrent. Le bon mouillage faisait qu'il était connu des marchands.
Le géographe arabe, al-Idrîsî (XIème siècle) mentionne « Marsa as-Stûra » mais au XVIIIème siècle, on confondait encore Stora et Skikda.

[17] La Roncière, op. cit., IV, 408.; Grammont, *Histoire d'Alger*, p. 214.

[18] Jijel fut attaqué dès 1442 par les Normands de Sicile. Au XVème siècle, le port fut occupé par les Pisans puis par les Génois avant d'être chassés, vers 1512, par les frères Barberousse.

[19] Feraud, op. cit., p. 130.
قال الأدريسي :" و مدينة جيجل أيضا مسيان، مرسى منهما في جنة جوبها و هو مرسى وعر الدخول إليه صريب لا يدخل إلا بدليل حاذق و أما مرساها شمال - و يسمي مرسى الشعراء -فهو سكان الحركة كالحوض حسن الإرساء به لكنه لايحتمل الكثير من المراكب لصغره و هو رمل. "
OPVS Géographicum Fas. tertiers, pp. 268-269.

[20] Cinq mille hommes de troupes régulières, un bataillon de Malte avec cent vingt chevaliers, deux cents volontaires et deux cent cinquante valets.

[21] On choisit Paul, nous dit-on, parce qu'il était marin très redouté de ceux d'Alger (La Primaudaie, Commerce, p. 115)

[22] La Roncière, op. cit., IV, 259.

[23] Un délégué présent à l'entrevue lui répondit : « Nous sommes à moitié nus, à peine avons-nous de quoi manger, mais tous aimons la guerre. Nous y sommes habitués et quoi qu'on vous dise, vous n'obtiendrez jamais la paix [...] Partez donc. » (Feraud, op. cit., p. 137)

[24] A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 10, Lettre au Roi, 29 juillet.

[25] Turbet-Delof, « *L'Affaire de Djidjelli* », p. 9 (tiré à part) Signe d'un prurit collectif : La Gazette de France n° 103 du 28 août avait consacré 16 pages « au glorieux exploit, » le n° 136 du 14 novembre parlait encore de la défaite des Maures devant Gigery.

[26] A.N.Marine, B 7/49, p. 205, Lettre du 31 août.

[27] Ibid.

[28] A.C.C.M. Série Bf 419(9 août).

[29] A.C.C.M. Série B f° 421 (11 août).

[30] A.C.C.M. Série B f° 427 et 428 (11 septembre).

[31] A.N.Marine B7/49, p. 206, Lettre du sieur de La Guette, 14 septembre.

[32] Si « le consul » fit bien le voyage à Jijel, ce fut pour constater, à son arrivée, l'échec de l'entreprise.

[33] A.N.Marine B7/49, p. 180, Mémoire au Roi, 31 août.

[34] Ibid.

[35] Pour comprendre le retard mis avant de réagir, il faut rappeler que de 1659 à 1672, le pouvoir central était encore entre les mains, non des Pachas envoyés par la Porte, mais de chefs militaires, les Aghas. Cette courte période fut celle de la violence et de l'anarchie. Les désordres avaient, en effet, paralysé l'action du gouvernement. (Grammont, *Histoire*..., pp. 207-208 ; Garrot, *Histoire*, pp. 493-495)

[36] Capitaine du Régiment de Normandie.

[37] Féraud, op, cit, p ; 141, d'après une relation manuscrite de la Bibliothèque Impériale.

[38] A N.Marine B4/2, *Mémoire de Trubert à Colbert*, 1er novembre 1664. Egalement S.I.H.M., série Dynastie Sa'adienne- France, t. 1, p. 89.

[39] Garrot, *Histoire*, p. 496.

[40] Même détail dans Dapper, *Description de l'Afrique* (1686), p. 186.

[41] R.A., 1886, p. 468, *Documents Algériens*, Lettre n° 38, p. 468.

[42] A.N.Marine B7/49, pp. 232-233, Lettre de Legrain, 10 octobre 1664.

[43]جيجل قطع الرأس بالمنجل.

[44] La Roncière, op. cit., I, 259.

[45] A.N.Marine B7/pp. 232-233, Lettre du 16 novembre 1664.

[46] Turbet-Delof, *Bibliographie Critique*, p. 175.
D'après une lettre de Beaufort à Colbert, 12 mars 1665, « Les habitants de Tunis n'avaient dans la bouche que des paroles de moqueries pour la France depuis l'affaire de Gigelly » (Plantet, *Correspondance des Beys de Tunis*, 1,176).

[47] Testard de La Guette, Intendant de la Marine du Levant.

[48] A.N.Marine B7/49, p. 230, Lettre du 23 novembre.

[49] Ibid. p. 232.

[50] A.N.Marine B7/49, Lettre de Clerville adressée au camp de Gigery, le 12 juillet.

[51] Grammont, *Histoire*... pp. 213-216.
Dans les documents d'archives, on rencontre très peu d'indications sur la riposte algérienne. Une des rares notes parle des combats et signale que « les Marnes ont attaqué la redoute la plus avancée du poste de Gigery et qu'ils furent repoussés avec pertes des deux côtés » (A.N.Aff.Etr. B I - 115, Lettre du 12 septembre).

[52] Nicolas (L), *La puissance navale dans l'Histoire*, I, (Moyen-Age à 1815), Paris 1958, p. 150.

[53] Féraud, op. cit. pp. 137-138.

[54] Vittu, *Documents sur la Barbarie*, 1680-1681, C.T, 1977, p. 310.

[55] A.N.Aff.Etr., B I - 115, Document 69, Lettre du 12 novembre.
Un ordre du Roi stipulait en 1666 que, les matelots ses sujets, pris sur des vaisseaux étrangers par des Algériens ne seront pas rachetés des deniers de son épargne. (*Marine* B7/49. p. 274).
Trubert ramena, en France, 323 captifs. Il n'en restait plus que cent à Alger, ainsi que les 125 Dunkerquois qui servaient, avant d'être pris, sur des navires espagnols.
Le Roi donna priorité aux captifs de Jijel afin d'effacer le douloureux souvenir de sa défaite. Il ne voulait laisser, en captivité, aucun officier ou soldat pris en 1664.

[56] Garrot, sans citer de sources, affirme que les Anglais « jaloux des avantages consentis aux Français, de par le Traité de mai 1666, avaient été jusqu'à offrir 30 vaisseaux aux Algériens à la condition que le Diwân maintienne l'état de guerre avec la France, » mais le parti de la paix l'emporta...(*Histoire*. p. 497)

BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

Al-Moujahidine Bahri

3. Les bombardements successifs

Louis XIV voulait persuader l'Europe de sa puissance militaire. Il prit Alger pour cible, afin de montrer ses forces. Se posant en champion de toute la chrétienté, qui réclamait dès 1680 la destruction totale de la capitale barbaresque, il entreprit en moins de six ans, trois coûteuses expéditions[1]. A l'époque, on croyait, à Versailles, qu'il suffisait de partir avec des bombes pour revenir avec des traités.

a) La première expédition (1682)

Pendant que les troupes ottomanes mettaient le siège devant Vienne, le roi très chrétien faisait bombarder Alger par Duquesne. Prétextés et arrières pensées ne manquaient pas : capture par les Algériens d'un navire français, détention à Alger d'un gentilhomme de la maison du roi, course, etc... Mais le mobile essentiel était « d'obliger les corsaires à accepter la paix aux conditions marquées, et de se rendre maître de leur môle, brûler leurs vaisseaux et les mettre [...] hors d'état de nuire à la chrétienté. » En effet, le climat politique en France était à l'algérophobie. Les Barbaresques étaient des forbans ; ils constituaient « une menace permanente pour la civilisation, » un danger pour le commerce...

On oublie cependant de citer les véritables causes de ces guerres. Les traités de paix de 1666, 1670 et 1679 signés entre l'Algérie et la France, fixaient les droits et devoirs de chaque partie contractante. Mais l'application s'était avérée difficile. Les historiens européens en rejettent la responsabilité sur Alger, accusé de violer, sans cesse les accords conclus.

La correspondance du Père Le Vacher, consul à Alger de 1675 à 1683, éclaire le chercheur et explique la lente mais fatale dégradation des rapports entre les deux pays[2]. De 1669 à 1675, les relations étaient au beau fixe. Le Diwan voulait « observer inviolablement les traités de paix. » Puis, quelques nuages vinrent assombrir le ciel méditerranéen. Il y eut la supercherie de 1676. Des négociations aboutirent à un échange de prisonniers. Lors de la première exécution de l'accord, on s'était aperçu ici, que les Français avaient renvoyé des invalides au lieu de captifs bien portants, lesquels étaient gardés sur les galères du roi. Plusieurs réclamations furent formulées mais restèrent sans suite. On y répondait par des moyens dilatoires.

Sur ce différend, se greffa l'affaire de La Rochelle : une prise algérienne y fut capturée, sans motif valable. D'autre part, sept algériens, évadés d'Espagne, arrivant à Marseille, furent embarqués sur les galères du roi.

Ces violations des traités furent jugées, à Alger, avec sévérité et le ressentiment ne cessa de croître. Voulait-on indisposer le Dey ? Cherchait-on à le provoquer ? Aux réclamations du Diwan, Louis XIV répondait par la hauteur et Colbert, reconstituant la marine, trouvait dans ce lot d'Algériens, un renfort inattendu. Il payait le Dey de promesses...

La riposte ne tarda pas. Les corsaires surent inquiéter les Français par des actions téméraires. De nombreux bâtiments furent amenés à Alger. Leur libération fut vite liée à celle des sept détenus algériens. Le consul de France fut harcelé de toutes parts. « Les puissances de ce pays, écrit-il, m'ont fait appeler ce matin pour entendre la lecture de quelques lettres que leur ont écrites les Turcs et Mores de ce pays, détenus à Marseille, se plaignent non seulement de leur détènement mais spécialement de ce que, après qu'il a plu au Roi de leur concéder la liberté, on les a contraints de faire un voyage à la galère. »

La lettre du consul fait connaître les suites. « Les puissances de ce pays ont fait, ce matin, assembler le Diwan extraordinairement et y ayant convoqué, outre les personnes qui s'y trouvent ordinairement, tous les capitaines de vaisseaux corsaires, les officiers janissaires, m'y ayant aussi fait appeler où il a fallu me porter [.. .] Les susdites puissances ayant représenté de nouvelles plaintes que leur ont faites les Turcs et les Mores de ce pays qui sont en France à cause de leur détènement (détention) et de ce que, depuis qu'il a plu au Roi de leur concéder la liberté, on les a contraint de faire des voyages à la galère ; ce que le Diwan ayant entendu a, avec lesdites puissances, d'un mutuel consentement, résolu la rupture de la paix avec la France, l'ont tous acclamée et proclamée d'une même voix, en ma présence, ce que je n'ai pu empêcher[3]. »

La rupture entraîna une recrudescence de l'activité corsaire. On notait, fin 1681, plus de vingt navires et des centaines de marins et marchands français capturés.

« Les corsaires, écrit le consul, n'ont pas plus tôt conduit leurs prises au port, qu'on les oblige de se remettre à la voile pour aller faire d'autres. Ils arment même pour ce trajet, les bâtiments des prises sitôt qu'ils ont été débarqués[4]. »

La France décida, à grands cris, une expédition punitive. On en confia le commandement à Duquesne[5], le plus grand marin français de l'époque. Le vainqueur des Espagnols et des Hollandais, fort de ses victoires, crût l'entreprise trop facile. A la tête d'une escadre de onze vaisseaux de haut bord, quinze galères, cinq galiotes à bombes[6], deux brûlots et plusieurs tartanes partis de Toulon et de Brest. L'amiral se présenta devant Alger, pour incendier et détruire « ce nid de vipères » et aussi pour expérimenter de nouvelles armes. Il fallait, en effet, faire l'essai d'engins tout à fait nouveaux : les mortiers à bombes[7], inventés par un jeune basque, Renau d'Elisa Garay. L'essai fut un échec. Dès le premier tir, une gargousse mit le feu aux voiles.

De la galiote de Renau, tout l'équipage épouvanté, se jeta à la mer. Quand le tir reprit, les dégâts en ville furent considérables. Le Vacher évaluait à une centaine les victimes. De nombreux minarets furent endommagés et des maisons sérieusement atteintes. Mais pas de reddition d'Alger.

Avant même la fin des opérations, Louis XIV donnait ses instructions à Saint Amans en mission au Maroc. « Il (l'envoyé) sait que Sa Majesté a donné des ordres pour faire une forte guerre aux corsaires d'Alger. Et comme il y a apparence que ce qui doit être entrepris contre leur ville réussira et sera d'un grand éclat dans tous les pays voisins, il se servira des nouvelles qu'il en apprendra pour faire connaître encore plus la puissance de Sa Majesté et de porter le roi du Maroc de profiter de l'occasion du trouble et de l'épouvante des Algériens pour continuer plus fortement la guerre qu'il a commencée contre eux et pour attaquer même leur ville[8]. »

b) La deuxième tentative (1683)

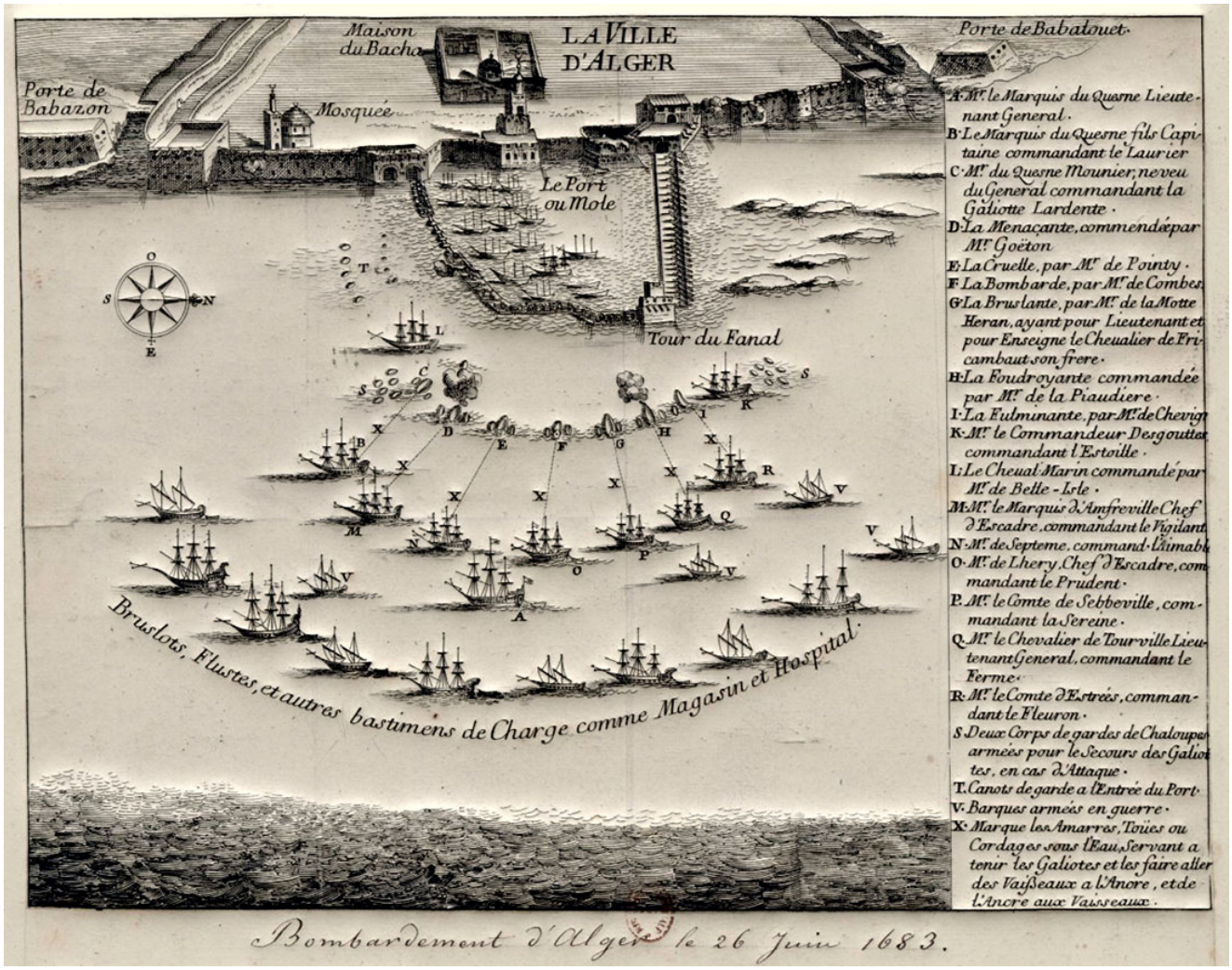
Malgré les faibles résultats obtenus une année auparavant, on revint à la charge en juin 1683. On bombarda de nouveau la capitale.

Cependant, l'effet provoqué, cette fois, fut inférieur à ce qu'espérait l'assaillant. D'abord l'escadre française n'arriva pas à l'improviste et la surprise ne joua point en sa faveur. Les renseignements parvenaient au Dey beaucoup plus vite que les flottes ennemies. En France, on était persuadé que les négociants juifs de Marseille ayant des intérêts en Algérie, mettaient au courant les responsables de la Régence, des préparatifs et des mouvements de navires hostiles. On s'aperçut chaque fois, que les ports algériens étaient barrés par une estacade et que les défenseurs étaient à présents à leur poste. Aussi, les succès étaient-ils très limités et sans commune mesure avec les troupes engagées, les frais consentis et les préparatifs entrepris.

Alger comptait surtout sur un système de défense perfectionné qui faisait l'étonnement des spécialistes.

Quant aux fameuses bombes, si la quantité d'explosifs qu'elles contenaient, pouvaient détruire toute une ville, la hauteur d'éclatement n'était pas bien réglée. La plupart de ces armes de « dissuasion » tombaient en mer[9]. Si la première expédition avait provoqué quelque inquiétude parmi les Algérois, celles-ci (et les suivantes) les avaient habitués au danger et « dans toutes ses croisières contre les pirates, la marine française ne remporta pas un seul succès notable, au grand dépit de Louis XIV. » Ces bombardements firent plus de bruit à Paris qu'à Alger. « Les deux expéditions, nous dit Plantet, furent les moins glorieux exploits de ce fameux marins[10]. » Lors de l'oraison funèbre de Marie-Thérèse[11], Bossuet en interpellant la ville d'Alger lança ces propos et, avec quelle emphase ! : « Tu céderas ou tu tomberas sous ce vainqueur, Alger riche des dépouilles de la chrétienté. Tu disais en ton cœur : je tiens la mer sous mes lois et les nations sont ma proie ! La légèreté de tes vaisseaux te donnait de la confiance, mais tu te verras attaquée dans tes murailles [...] Tu rends déjà tes esclaves [...] Tes maisons ne sont plus qu'un amas de pierres [...] La navigation va être assurée par les armes de Louis[12]. »

Deux traités de paix et de commerce furent conclus en 1684 et 1686. Ils ne furent qu'une trêve. Chaque partie accusant l'autre de non-respect des accords et la paix fut rompue dès 1687.



c) Ultime tentative du Roi (1688)

On chargea M. d'Anfreville de bloquer le port d'Alger mais, vu l'ouverture de la rade, le projet fut jugé irréalisable. Les vents qui régnaient, ici, par tous les temps, découragèrent les tenants d'un blocus. On édifia un autre plan : couler bas les deux fluttes maçonnées à l'entrée du port... Mais comment les y amener face à des batteries vigilantes et puissantes ?

Alors, il ne restait que l'expédition classique. Le Maréchal d'Estrées fut désigné « pour châtier Alger. » A la tête de huit vaisseaux, huit galères et onze mille bombes, le voici devant la cité-obsession, avec pour ordre de « ruiner la ville, pénétrer dans le môle, y brûler les vaisseaux, d'en faire autant à Cherchell et à Bougie, le tout en quinze jours, de se répandre de là, dans toutes les croisières et de tâcher d'y prendre les vaisseaux qui étaient dehors[13]. »

Voltaire, (*Le siècle de Louis XIV,* t.1, pp. 174-175 et 178) a consacré quelques lignes aux bombardements d'Alger, mais à sa façon. Pour le grand philosophe, Louis XIV « était encore le plus redouté sur les côtes d'Afrique où les Français n'étaient connus avant lui que par les esclaves que faisaient les Barbares. Alger, deux fois bombardée, envoya des députés lui demander pardon et recevoir la paix ; ils rendirent tous les esclaves chrétiens et payèrent encore de l'argent ce qui est la plus grande punition des corsaires... »

Devant la rade, le Maréchal tenta d'intimider le Dey Husayn (Mezzo Morto). Il lui fit parvenir le 29 juin la lettre suivante : « Le Maréchal d'Estrées, vice-amiral de France, vice-roi d'Amérique, commandant l'armée navale de l'Empire de France, déclare aux puissances et milices du Royaume d'Alger que, si dans le cours de cette guerre, on exerce les mêmes cruautés qui ont été ci-devant pratiquées contre les sujets de l'Empereur, son maître, il en usera de même avec ceux d'Alger, à commencer par les plus considérables qu'il a entre les mains, et qu'il a eu ordre d'emmener pour cet effet avec lui. »

La réponse du Dey fut cinglante : « Vous dîtes que si nous mettons les chrétiens à la bouche du canon, vous mettez les nôtres à la bombe ; eh bien, si vous tirez des bombes, nous mettrons le roi des vôtres au canon et si vous me dîtes qui est roi ? C'est le Consul ! Ce n'est pas parce que nous avons la guerre, c'est parce que vous tirez des bombes. Si vous êtes assez fort, venez à terre ou tirez le canon avec les vaisseaux[14]. »

L'Amiral fit bombarder la ville durant quinze jours. On estimait à dix mille, les obus qui tombèrent sur la capitale[15]. La marine algérienne en avait souffert ; de nombreux bâtiments furent coulés, cependant, malgré les dégâts et les pertes humaines, la victoire du Maréchal ne fut pas décisive. Aucun but fixé par les responsables de l'expédition ne fut atteint. Alors, les fatales accusations contre les chefs militaires, firent le tour des milieux parisiens. Duquesne, écrira plus tard Capot-Rey, n'avait pas l'aptitude pour affronter les Algériens et d'Estrées était un chef terne[16]. »

Le manque de résultat fut sévèrement jugé. Deval notait que « trois bombardements désastreux de la ville d'Alger à la fin du XVIIème siècle, dans l'espace de six ans n'ont servi qu'à rendre, peu de temps après, les Algériens plus audacieux[17]. » On n'a pu faire sauter Alger ni rendre le port impraticable.

Devant l'impossibilité de mettre à genoux un pays toujours prêt à rendre les coups, on chercha à le harceler en mer.

« Les Algériens, dit un document de l'époque, ayant souffert le bombardement avec la plus grande opiniâtreté et sans se soumettre aux conditions qu'on avait voulu leur imposer, il fut résolu de faire la course contre eux[18]. »

Mais la guerre coûtait cher à la France : elle troublait son commerce et fatiguait sa marine sans lui procurer de satisfaction. Le Roi résolut d'en finir « sans se compromettre. » Il avait besoin de toutes ses forces pour affronter d'autres adversaires On choisit la négociation ! On passa par la voie de Tunis avec qui on était en paix, pour amener le Dey à un traité. Et l'accord fut signé le 24 septembre 1689.

« Tous les ménagements, ajoute un document cité plus haut, montraient la faiblesse et le besoin qu'on avait de finir la guerre avec les Algériens [...] Subtils sur intérêts, ils en pénétrèrent les motifs et en profitèrent [...] De toutes ces nations barbaresques, celle d'Alger est la plus subtile pour les négociations [...] Fin 1690: enfin la paix aux conditions ci-dessus et on obtint à peine qu'ils rétabliraient un consul français. »

A la victoire militaire, la Régence obtint une victoire diplomatique d'une grande portée. Louis XIV, qui avait longtemps refusé de traiter avec Alger, renonçait à ce « protocole. » Il reconnut, en fait, le Dey « comme un prince indépendant, avec lequel il peut sans déchoir traiter d'égal à égal[19]. »

d) L'après Louis XIV

Les successeurs du Roi ne renoncèrent pas toujours à l'usage de la force. Le recours aux expéditions était fréquent.

En 1727, cinq vaisseaux, sous les ordres de M.de Mons, longèrent la côte, et vinrent se joindre à l'escadre de Toulon pour se présenter devant Alger et y étaler leur force... L'opération recommença en 1730 puis en 1732 et 1734. Chaque fois, des escadres marquèrent leur présence devant la capitale, soit pour appuyer une demande, soit pour négocier une convention ou exposer des doléances[20].

En mai 1753, on confectionna un plan pour réduire Alger. On tenait le raisonnement suivant : du moment que la guerre était inévitable avec les Algériens, il fallait s'y préparer « sans les en

menacer et de faire en sorte que le bruit leur parvienne. »

Les préparatifs devaient consister principalement dans la construction de plusieurs galiotes à bombes « parce que c'est le seul châtiment qu'ils craignent et le seul même qu'on puisse leur faire subir, étant très difficile et presque impossible de prendre leurs bâtiments en mer. »

Pour l'exécution du plan, il fallait « amener six galiotes au moins [...] Ces galiotes doivent être accompagnées de six frégates légères, quatre gros vaisseaux, deux ou trois galères et une flotte pour porter les bombes et les munitions [...] Pendant que l'on préparera cet armement et que le bruit s'en répandra jusqu'à Alger, on pourra envoyer une frégate seule demander réparation. »

On jugeait la méthode préférable à une guerre « dont l'issue peut être douteuse. »

Hommes politiques et chefs militaires ne manquaient pas de tirer les leçons de tant de guerres. Un rapport de décembre 1753 en expose l'essentiel : l'expérience de tous les temps a appris que toute guerre avec les Barbaresques était ruineuse pour le commerce et onéreuse pour la marine du Roi.

« Quoique la marine de Sa Majesté soit supérieure à la leur, elle ne saurait cependant les combattre à armes égales, leurs vaisseaux sont assez forts pour enlever nos marchands et trop légers pour que nos vaisseaux de guerre les puissent atteindre. »

« La marine française n'est utile que pour les tenir en crainte et pour les empêcher de commettre des avanies trop fréquentes. Les Algériens sont, de tous les Barbaresques, les plus difficiles à réduire parce qu'ils sont les plus forts à la mer et les mieux fortifiés par terre[21]. »

Médailles commémoratives du bombardement d'Alger par Duquesne (1683)

Chapitre Quatorze

LE DEFI DES PETITS ÉTATS

1. Un coup de main Toscan

Conçue par le Grand-Duc de Toscan, Ferdinand 1er de Médicis[22], l'entreprise contre les côtes de la Régence fut confiée aux Chevaliers de Saint Etienne. La cible : la ville de 'Annâba (Bône).

Guarnieri[23] trouve deux raisons à cette petite guerre :

- La cité était une base menaçante et source d'inquiétude pour les Etats italiens. Ensuite, c'est là que furent massacrés de nombreux chevaliers de l'Ordre.

- C'est là surtout se tenait une foire aux esclaves. On espérait en délivrer un grand nombre.

L'expédition partit de Livourne le 1er septembre 1607, sous le commandement du connétable Silvio Piccolomini, assisté d'officiers réputés. La formation navale composée de neuf galères, cinq transporteurs, et deux-mille fantassins appuyés par des centaines de volontaires, arriva devant la ville, le matin du 15, après une traversée lente et prudente, motivée par des raisons de sécurité[24].

Les opérations de débarquement et les préparatifs de l'assaut eurent lieu en plein jour et sous le feu nourri des Algériens qui, quoique surpris, se défendirent avec détermination.

C'est le lendemain de la dite foire qu'eut lieu le débarquement « pour éviter que la foule des marchands n'opposât aux assaillants une force de résistance[25]. »

La tactique de Piccolomini consistait à entourer la place forte et à l'attaquer violemment de toutes parts et simultanément afin d'immobiliser les défenseurs et les clouer à leurs postes. Ainsi, les brèches ouvertes ne seraient pas colmatées et la progression de l'assaillant ne serait ni arrêtée, ni retardée. Les positions tombèrent l'une après l'autre. Les combattants, attaqués par le nombre et le feu de l'ennemi, ne purent empêcher l'escalade des chevaliers.

Une fois la porte principale de la forteresse sautée, l'ennemi envahit l'intérieur mais il se heurta aux fusils et aux canons. La puissance de leur feu le découragea. Il fallut toute l'autorité du chef et de son adjoint pour donner espoir aux croisés.

Divisés en trois colonnes, ils entrèrent dans la forteresse sautée grâce à l'artillerie. Pour hâter la victoire, Piccolomini fit bombarder durement le côté de la forteresse qui donnait sur la mer et qui était très solide. Six heures d'un combat naval et terrestre s'écoulèrent et la forteresse fut prise. Avant l'arrivée des secours, les chrétiens se retirèrent avec le butin et les captifs[26].

Trois ans plus tard, le 17 août 1610, les galères du Grand-Duc Cosme de Médicis revinrent. Les chevaliers se jetèrent sur la petite bourgade de Bresk, entre Ténès et Cherchell. Depuis, elle ne put jamais se relever de ses ruines[27].

Un rapport de l'amiral Inghirami des chevaliers, rédigé dans le golfe de Bougie, le 20 du même mois, indique que « les galères de l'Ordre surveillent la côte algérienne de Bougie à Bresk et chaque fois qu'une naye paraît, elles lui tombent dessus. »

2. Un coup d'essai danois

A l'instar des Espagnols, les Danois prirent la relève des Français et des Anglais.

Poussée par son consul à Alger, le sieur Darbois, la Cour de Danemark lança en juillet 1770, une escadre de douze vaisseaux, frégates et bombardes[28] sous le commandement du contre-amiral de Caas afin d'intimider le Dey[29].

L'expédition pénétra dans la baie et s'y immobilisa durant trois jours. Puis elle se mit à bombarder la ville, mais de loin, si bien qu'aucun projectile ne toucha la capitale, ce qui fit dire au Dey « qu'apparemment les Danois n'étaient venus à Alger que pour faire la guerre aux poissons[30]. »

On raconte que les Algériens, au lieu de riposter au tir, firent venir la musique sur le môle pour narguer l'ennemi. Puis ordre fut donné au Wâkîl al Hardj d'ouvrir le feu. Les batteries du môle crachèrent un feu si intense que l'ennemi recula sans rien réaliser.

Un poète populaire, témoin des événements décrit ces moments de tension : « Chacun, dit-il, des Algériens travaille avec joie et à l'envie l'un de l'autre, au service des batteries. Le peuple, même sans arme, ne craint point d'affronter l'ennemi. Les 'Ulama, ces flambeaux de la nation, donnent l'exemple de dévouement et excitent l'émulation des vrais croyants. »

Lors des bombardements qui durèrent onze jours, la marine harcelait sans cesse l'agresseur dont l'action fut si inutile qu'il se retira. »

« Les Raïs, poursuit notre poète témoin, sur ce radeau, occupés à dresser le mât et à lier les cordages ; on lit dans leur air, l'ardeur qui les anime pour les combats, ils n'en sont jamais rassasiés[31]. »

En levant l'ancre, les Danois laissèrent sur le terrain, un riche butin. Comme leurs navires de commerce avaient souffert à cause de l'activité des Raïs, ils sollicitèrent la paix moyennant un substantiel dédommagement[32] et le Dey n'y consentit qu'après un délai[33].

Chapitre Quinze

LES CRISES ALGERO-ANGLAISES

Les relations traditionnelles entre la Régence et l'Angleterre étaient réciproquement bénéfiques. L'entente servait surtout le commerce anglais dont les navires, de Gibraltar à Malte, naviguaient en vue des côtes maghrébines.

Les rivalités franco-anglaises poussaient souvent les cabinets de Londres à soutenir les puissances méditerranéennes, notamment Alger, quand elles étaient hostiles à la France et ce, pour éviter que l'influence de cette dernière n'absorba toute la mer blanche. Vente d'armes et renseignements d'ordre militaire plaisaient beaucoup aux Deys. Consuls et commerçants anglais avaient souvent l'oreille des dirigeants d'ici. Un exemple entre tant d'autres : Jeanfort, négociant anglais était fort apprécié à Alger. Il était chargé vers le milieu du XVIIIème siècle, des commissions pour le rachat des esclaves chrétiens. En plus, il instruisait les officiers de la Régence. Son crédit était tel « qu'il pouvait déterminer la balance ou pour la paix ou pour la guerre[34]. »

1. Les expéditions de 1620-1621

La première crise entre les deux pays remonte à 1620. Cédant à son ambassadeur en Espagne, le Roi Jacques 1er[35] dépêcha une escadre, sous le commandement de Robert Mansell, vice-amiral d'Angleterre et d'un conseil de guerre désigné par Sa Majesté.

Le but visé était de faire échec à l'activité des corsaires algériens qui gênaient le commerce et d'avoir une flotte en Méditerranée pour surveiller les mouvements de l'Espagne.

Les préparatifs commencèrent dès le 20 juillet. Le départ eut lieu le 12 octobre de Plymouth. L'escadre comprenait : six navires de guerre de Sa Majesté totalisant 230 canons en bronze, dix navires marchands et deux pinaces portant 243 canons en fer. Des officiers expérimentés[36] accompagnaient le corps. Après des relâches à Gibraltar, Malaga et Alicante, on arriva le 27 novembre dans la rade d'Alger[37].

Cependant, le 2 décembre, la flotte anglaise leva l'ancre n'ayant pu emporter qu'une quarantaine d'esclaves. A son retour, Mansell « se vanta d'avoir coulé à fond un grand nombre de bâtiments algériens mais ses récits, dénués de preuves, trouvèrent beaucoup d'incrédules et il fut même accusé d'être demeuré en repos dans un des ports ennemis[38]. »

Depuis le départ d'Alger, les Anglais ne cessèrent de patrouiller, à la recherche des corsaires mais en vain.

En avril 1621, la flotte mit le cap sur Alger. Elle arriva le 21 mai. Auparavant, à Alicante, l'amiral dut louer une polacre et acheter trois brigantines actionnées par des rameurs. Il acquit même une maison où il fabriqua divers engins destinés à incendier les navires en dedans du môle d'Alger.

Ici, les navires prirent leur mouillage sur la rade suivant une double ligne orientée du Nord au Sud. Le vaisseau amiral se trouvait au centre « à l'Est de l'extrémité méridionale du môle. » Ensuite, l'Amiral donna l'ordre à six navires marchands « de patrouiller à l'Ouest, aussi près du rivage qu'ils le pourraient, sans inconvénient, afin d'empêcher que les pirates ne vinssent s'insinuer entre la flotte et la côte. »

Puis, il désigna deux bâtiments pour aller dans le môle « où ils devaient s'incendier après s'être attachés par des chaînes aux bateaux des pirates. »

Pour brûler la flotte algérienne, on avait mis dans deux navires pris aux corsaires, une grande quantité de matières inflammables : du bois sec, des étoupes, de la poix, de la résine, du goudron, du soufre et autres substances très combustibles. Les deux unités portaient également des chaînes et des grappins pour s'attacher aux navires auxquels ils devaient mettre le feu. Ils avaient aussi des chaloupes pour ramener les équipages, une fois l'incendie déclenché. Trois brigantines pourvues de seaux de feu grégeois et de piques devaient servir à fixer leurs substances inflammables sur les navires. Pour atteindre les bâtiments ancrés en dedans du môle, une canonnière anglaise chargée de produits, de chaînes et de grappins de fer devait se porter au milieu. Là, elle devait s'attacher à l'un de ces navires et y mettre le feu.

Sept bateaux de secours, bien garnis d'hommes armés, se tenaient prêts (près) pour prêter main forte aux artificiers chargés de l'opération en cas de danger. Tout était prêt et on n'attendait que le moment propice.

Le 24 mai, navires et bateaux incendiaires s'avancèrent vers le môle mais le vent tomba si bien qu'ils étaient dans l'impossibilité d'y entrer. Un clair de lune les découvrait. Les veilleurs de nuit, sur les murs de la ville, ayant donné l'alerte, les premiers tirs couchèrent une dizaine d'Anglais. Le vent manquait toujours pour alimenter et disperser le feu. Faute de résultats, l'Amiral leva l'ancre et se retira au large, le 25. Cinq jours après, les assaillants entrèrent de nouveau dans la baie.

Entre temps, les Algériens avaient barré l'entrée du bassin si bien qu'il n'était possible, à aucun navire d'y pénétrer pour mettre le feu aux bâtiments de la Régence « qui étaient maintenant remplis d'hommes en armes, sans compter trois galères et quinze bateaux bien armés qui étaient stationnés en permanence, en dehors du môle pour monter la garde devant la chaîne[39]. »

La marine algérienne n'allait pas se cantonner à la défense du môle. Le 2 juin, trois galères sortirent du bassin, passèrent devant la flotte anglaise qui fit feu sur elles. « Nos coups ne portèrent guère ou pas du tout » dit l'auteur du Journal, membre de l'expédition. Après avoir harcelé les Anglais, les trois galères revinrent dans le bassin. Pendant tout ce temps, les captifs chrétiens se sauvaient à la nage et gagnaient la flotte ennemie.

Le 4 juin, devant l'impossibilité d'entrer dans le môle, les Anglais mirent à la voile pour Alicante. L'échec fut total. Mais les expéditions allaient se répéter souvent.

En 1653, l'Amiral Black, le Comte de Winchelsac, en 1659, Sir Lawson en 1662 et 1663 voulurent, chacun à sa manière, réduire ou faire céder le gouvernement d'Alger. Les résultats furent insignifiants. Un autre officier tenta sa chance en 1678. J. Narborough lança quelques boulets devant la capitale mais deux nouvelles batteries, récemment installées, l'éloignèrent de la rade.

Durant le XVIIIème siècle, les relations algéro-anglaises connurent des hauts et des bas, suivant la personnalité des Deys et le comportement des consuls.

En 1775, le Dey Baba Muhammad était particulièrement favorable à la France. La fierté et l'insolence des Anglais le révoltaient. Aussi, traitait-il avec la plus grande hauteur le commandant de la flotte anglaise qui vint à Alger avec ordre de rétablir le consul chassé de son poste par les autorités. Le Dey alla jusqu'à refuser à cet officier l'autorisation de descendre à terre et « rendit aux Anglais menace pour menace[40]. »

2. Le problème de Malte

Avec le XIXème siècle, une série de crises allait envenimer les relations entre les deux puissances.

La querelle survint à propos de Malte. L'île était tombée aux mains des Anglais en septembre 1800, après un siège mémorable. Sans tarder, l'Angleterre, en signant un accord avec le Dey Mustapha, stipula que les Maltais seraient traités comme des sujets anglais et l'île comme une dépendance de la Grande-Bretagne.

Les Maltais naviguaient avec des passeports anglais. Les Algériens en ayant capturés quelques-uns, la brouille fut suivie d'une tension. Le consul fut expulsé d'Alger. Londres ressentit la gravité du geste et prescrivit à Nelson de « capturer ou de détruire tous les bâtiments appartenant à la Régence ou à ses sujets et de nuire, par tous les moyens, à cet Etat[41]. »

Nelson était convaincu que « frapper un coup soudain sur les nombreux corsaires du Dey est le seul moyen de l'amener à composition. » Mais il fallait un plan ; il en conçut un : les corsaires algériens rentraient au port en septembre pour y passer l'hiver et ne réarmaient qu'en février, pour remettre à la voile au début avril. L'amiral demandait un délai « afin d'atteindre d'un seul coup tous les vaisseaux du Dey d'un bout de la Méditerranée à l'autre. » En attendant, il suggérait de laisser le Dey dans le doute quant aux intentions de l'Angleterre. Cependant, Nelson se heurtait à une difficulté des plus complexes : comment distinguer les navires algériens de ceux de Tunis ou de Tripoli, car les trois flottes se ressemblaient ?

Certes les consuls en poste dans les deux Régences voisines pouvaient délivrer aux bâtiments de ces pays des certificats, mais cela reviendrait à légaliser leur course !

Malgré toutes les difficultés d'une intervention, le capitaine Keats se présenta devant Alger avec mission de "réclamer réparation de l'offense faite au consul et libéra ion des captifs et des navires maltais pris". Le Dey refusa.

En exécutant des instructions reçues, Nelson devait « prendre, couler, brûler ou détruire tout bâtiment algérien. » Le port d'Alger devait être déclaré en état de blocus[42]. Les autorités d'Alger avaient déjà pris les mesures. « Les forts sont prêts à recevoir l'ennemi ; les canonniers ont la mèche allumée » confiait le consul de France à Tunis à MM. du Commerce[43].

Pourtant, la guerre n'eut pas lieu : le gouvernement de Londres voulant éviter un affrontement coûteux, se contenta d'excuses et renonça à réclamer les navires maltais, « mais, on espérait toujours abattre le Diwan et conquérir la Régence » On méditait déjà un plan. L'opinion britannique trouvait que « l'Afrique septentrionale fut jadis le grenier de Rome. Occupée par une population industrieuse (entendez anglaise), elle pourrait devenir infiniment utile à l'Europe [...] pourquoi n'y transporterions-nous de la surabondance de notre population et qui nous empêcherait d'y fonder une colonie...? La côte septentrionale de l'Afrique est plus à portée de l'Angleterre que tant de contrées qu'elle s'est empressée d'occuper au loin[44]. »

[1] Sur ces expéditions :

a) Les sources contemporaines analysées par Turbet-Delof, *Bibliographie Critique*, p. 222-223
b) La Roncière, *Le Bombardement d'Alger par Duquesne en 1683*: Jal (A), Histoire de Duquesne et la Marine de son temps, II, pp. 414 et suiv. (les sièges de 1682 et 1683).

[2] Tessier (O), Correspondance du P.J. Le Vacher, Consul de France à Alger, faisant connaître le vrai motif de la rupture de la paix entre la France et la Régence d'Alger 1676-1683 (*Mélanges Historiques*, IV, 755-784. Paris, 1882)

[3] Lettre du 18 octobre 1681 (A.C.CM., série J. 1351).

[4] Lettre du 13 décembre 1681

[5] Il avait détruit, en 1681, la flotte de Tripoli (huit vaisseaux) dans le port de Chio.

[6] La galiote à bombes était un « bâtiment d'une longueur de 23m et d'une largeur de 8 très solide d'échantillon, ayant deux massifs formés de farines recouvertes de terre bien battues au-dessus desquels reposent des plates-formes destinées à recevoir les deux mortiers qui composent l'armement. » (Loir. *La Marine Française*, p. 61).

[7] Appelée par les Anglais « bomb ketch. » La Roncière parle de « machine d'une invention nouvelle » qui fut expérimenté d'abord à Dunkerque en présence de Seigneley en février-avril 1682. *(Le bombardement de 1683*, B.S.G.A., 1916, tiré à part, p. 7)

[8] S.I.H.M., t. II, p. 204 (*Instructions*, Versailles, 3 juin 1682)

[9] Ibn Zâkûr al-Fâsî qui séjournait alors à Alger pour y parfaire ses études a noté dans sa relation (*Rihla*) une brève description des bombardements de 1683.

[10] *Les consuls*, p. 32.

[11] Marie Thérèse d'Autriche (1638-1683), reine de France par son mariage avec Louis XIV.

[12] Prélat, écrivain et orateur français, 1627-1704. Le passage est tiré des *Œuvres Oratoires*, Paris, Louis Vivès, 1863, Vol. 12, p. 513.

[13] A.N.Aff.Etr. B III- 305 (mars 1688).

[14] Grandchamp, « *Le maréchal d'Estrées devant Alger*, » Documents inédits de 1687 et 1688, R.T., 1918. Sur le dialogue des morts du 18 juillet, Tuibet-Delof, B.C., n° 259-261 : Des Français sont mis à mort dont le consul Piolle. D'Estrées jette sur le radeau, « au gré de la mer » 3 Turcs la tête éclatée à coups de mousquet ; Alger riposte en exécutant 7 Français ; la France confie à un autre radeau 18 Algériens préalablement égorgés dont 2 Raïs. Les Algériens continuent... La France menace de tuer 130 Algériens de la chiourme royale...

[15] La Condamine qui se trouvait à Alger en 1731 affirme que la ville « se sent encore des bombardements. Il y a, dit-il, des maisons qui ne sont pas encore rétablies" (*Voyages*, R.A., 1954, p. 380) Le savant semble tout ignorer du tremblement de terre de 1717 et dont les secousses « durèrent neuf mois de suite » (Laugier de Tassy, *Histoire*. p. 169).

[16] Capot-Rey, op. cit., p. 122.

[17] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 14 (Alger).

[18] A.N.Aff.Etr. B III - 305 (1688).

[19] Capot-Rey, *la politique Française*, p. 123.

[20] A.N.Aff.Etr. B III - 305, p. 32.

[21] A.N.Aff.Etr. B III - 305 (décembre 1753)

[22] A régné de 1587 à 1609

[23] Guarnieri (G), Icavalieri di Santo Stefano, *Pisa*, 1960, p. 144.

[24] L'expédition avait peut-être d'autres raisons : Mettre la main sur Murad Raïs, venir à Alger pour y incendier la flotte ; les Algériens ayant été mis au courant du projet, les Chevaliers tournèrent leur sortie vers 'Annâba (Bône).

[25] D'après l'auteur de « *Heureux Succès et Victoire des Chrétiens et Aimée du Grand-Duc de Toscane*, » 1607, cité par Turbet-Delof, B.C, n°88, p. 67.

[26] Leur nombre varie selon les sources de deux cents à mille cinq cents, Voir Turbet-Delof, B.C., n°92, p. 68.

[27] Brève description de cette ville dans al-Idrîsî, *Nuzhat al-muchtâq*, Ed.H.Pérès, La Maison des Livres, Alger, p. 61

[28] Az-Zahhâr, (*Mudhakkirât*, p. 25) parle de onze bâtiments.

[29] Le Dey Muhammad ibn Uthmân, 1766-1791.

[30] Beaudicour, *La guerre et Gouvernement d'Alger*, p. 128.

[31] « Un chant algérien du XVIIème siècle » recueilli sur place par Venture de Paradis, édité par Fagnan, R.A., 1894, pp. 325-345.

[32] D'après Beaudicour (op. cit., p. 129), Le Dey assura qu'il n'attendait plus des Danois que des bombes d'or.
Az-Zahhâr parle de deux millions et demi de douros plus le tribut annuel ainsi que les présents aux dignitaires de l'Etat et aux Raïs, après quoi la paix fut signée (*Mudhakkirât*, p ; 25).
Venture de Paradis dit que la paix se fit moyennant 50.000 sequins algériens en plus de quatre bâtiments chargés de munitions navales estimés à 40.000 sequins, des présents aux dignitaires et du rachat des esclaves évalués à 30.000 sequins (R. A., 1897, p. 117).

[33] Rappelons que le 1er août 1746 avait été signé un traité de paix entre les deux pays.

[34] A.N.Aff.Etr. B III - 305, p. 45.

[35] Roi d'Angleterre, 1566 à 1625.

[36] Dont Button et Hawking, deux contre-amiraux.

[37] Durant la présence de l'escadre anglaise dans le port d'Alger, des « Turkes Pirates » y entrèrent avec deux vaisseaux anglais qu'ils venaient de capturer (Playfer, « *Episodes des Relations de la Grande Bretagne avec la Régence d'Alger*, » R. A., 1878, p. 307)

[38] Perrot, *Esquisse*, p. 76.

[39] Pravost, « Une expédition anglaise contre les pirates d'Alger, 1620-1621, » Cinquantenaire de la Faculté des Lettres d'Alger, 1881-1931, Alger, p. 434.
L'auteur a largement puisé dans un journal de l'époque intitule : "Algiers Voyages in A Journal or Brief reportary of ail occurents hapening in the Fleet of Ships sent on by the King His Most Excellent Majestie ar welle againt the pirates of Algiers, as others." Le récit de ce membre de l'expédition n'est signé que par ses initiales : I.B.

[40] Rapport de Saint Didier à de Sartine, A.E. B III - 305, Pièce 106.
Les Anglais eurent recours au Sultan Ottoman. Démarche inutile. Le Dey ayant méprisé les recommandations de La Porte, Londres renonça à toutes ses prétentions et le nouveau consul ne fut admis qu'en... 1780.

[41] Instructions de Lord Hobart à Nelson, 23 avril 1803, rapportées par Douin, *La Méditerranée de 1803 à 1805*, Paris, 1917.

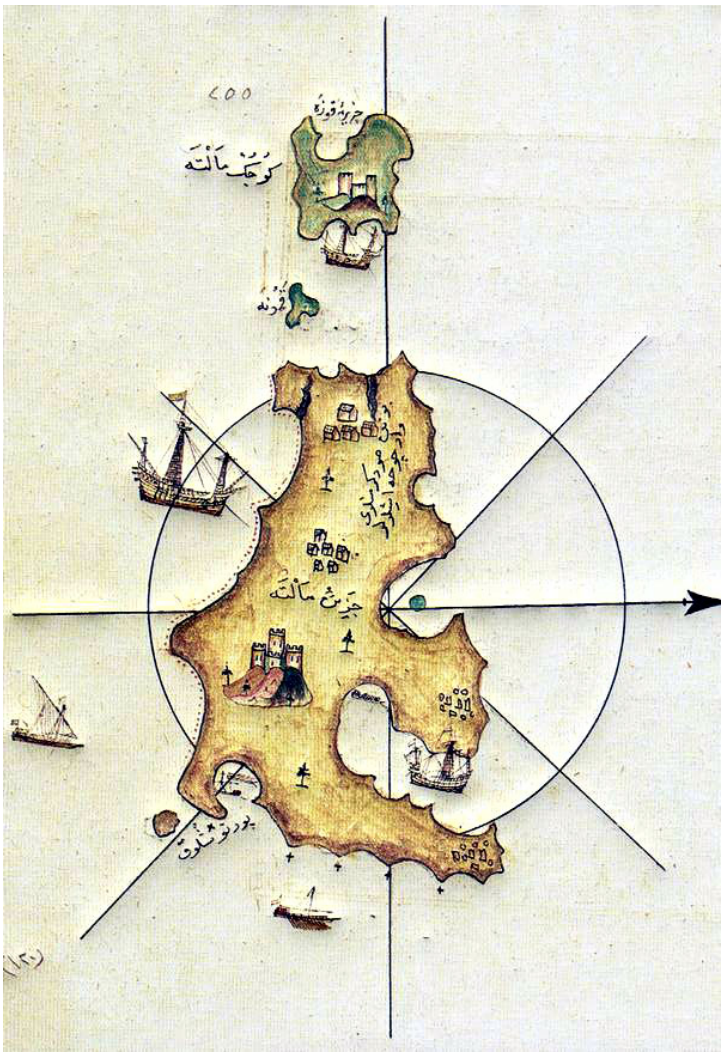
[42] Pour éviter les représailles, les bateaux anglais entrant en Méditerranée passaient par un chemin au Nord des îles Ibiça et Majorque.

[43] A.C.C.M. Série M.Q. 52, Lettre du 15 pluviôse, an XII.

[44] Vers la même époque, la Régence fut l'objet d'une clause secrète dans l'accord de Tilsitt (7 juillet 1807) entre Napoléon 1er et le Tsar de Russie. On se promit d'en faire la conquête au profit du Roi de Sardaigne pour le dédommager de la perte de ses états d'Italie.

BACK NEXT

Malta



Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

Al-Moujahidine Bahri

3. L'attaque de 1816

Le Congrès de Vienne fit braquer, en 1814, les nations européennes contre la Régence. Plusieurs croisières d'intimidation et tentatives de représailles combinées allaient se succéder pour abattre « l'Etna de la Méditerranée. »

Les anglo-hollandais se chargèrent de la besogne. Le prétexte était facile et convaincant : réprimer la piraterie, détruire « le repaire des voleurs » et faire rendre les esclaves chrétiens !

Mais la véritable intention de l'Angleterre était tout autre : compléter par un succès sur Alger, l'immense influence que la victoire de Waterloo (1815) lui avait assurée dans le concert des Rois ; une action vigoureuse amènerait les Algériens à craindre « et à trembler devant la Grande-Bretagne seule ! »

Deux amiraux, l'Anglais Exmouth[1] et le Hollandais Von Capellan bien renseignés par des officiers qui connaissaient parfaitement les fortifications d'Alger et les points de défense[2], se lancèrent, en août 1816, à la tête d'une trentaine de navires de guerre pour dicter la volonté de l'Europe au Dey 'Umar[3]. »

Les Algériens avaient déjà entamé les préparatifs de défense dès que les informations belliqueuses de l'ennemi, parvinrent au Diwan.

Alors que les navires arrivés dès le 27 juin (3 chawwâl 1231) s'approchaient de plus en plus du port, « les Arabes accourus de divers points de la Régence, travaillaient nuit et jour aux fortifications de la place[4]. » La flotte algérienne, quatre frégates, cinq corvettes et une quarantaine de petits navires armés de canons et de mortiers se trouvaient entassés dans le port.

Les pièces qui armaient l'escadre ennemie étaient des canons de 32, 18 et 12 livres. D'après le plan d'attaque, tous ces navires ne devaient présenter qu'un seul bord aux Algériens. Ainsi, les anglo-hollandais opposèrent quatre-cent-cinquante canons aux trois-cents pièces de 32, 24 et 18 des batteries de la ville, face à la mer.

La puissante artillerie d'Alger se trouvait ainsi répartie, au Nord du môle, dans une batterie demi-circulaire à trois étages : quarante-quatre pièces, dans la forteresse à trois étages qui entourait le phare : quarante-huit pièces, dans la batterie dite de l'Est, et sur trois rangs : soixante-six pièces et dans un ouvrage proche et du même genre : soixante pièces.

Deux canons, de calibre 68, d'une longueur énorme battaient l'entrée du port. L'armement du môle totalisait deux cent vingt pièces, environ.

Au Sud, défendant le flanc maritime de la ville « la batterie du marché aux poissons » abritait quinze canons sur trois étages. A côté, deux autres de quatre et cinq canons.

Vers l'Ouest, le fort et les petits ouvrages n'avaient pas moins de soixante à soixante-dix canons.

De l'autre côté de la jetée, entre le môle et la ville et sur la face de la cité, on pouvait compter encore, battant la mer, une centaine de bouches à feu.

Le 27 juin, canons et mortiers crachèrent leurs boulets simultanément. Le combat commença. L'attaque fut violente et la résistance farouche. Plus de 500.000 obus arrosèrent la ville, les forts et les batteries. Comme un seul homme, les Musulmans rendaient les coups. Exmouth ne put le cacher : « Je n'ai jamais vu de ma vie, disait-il, des ennemis aussi opiniâtres, aussi fermes que les Algériens[5]. »

Dans cette bataille, la résistance déploya un courage à toute épreuve. « On voyait les Algériens, nous dit Rotalier, servir leurs canons sous le feu des vaisseaux avec un sang-froid et une activité qui seuls ne se démentirent pas un instant. »

Le Dey, lui-même, supervisait les opérations et encourageait les combattants.

Pendant six heures, les batteries d'Alger avaient résisté au feu ininterrompu de six vaisseaux de ligne et de dix-sept frégates, sans être sérieusement atteintes. Mais une ruse de l'Anglais et une erreur d'appréciation du Dey allaient renverser la situation et précipiter les choses.

Exmouth s'embossa très près de la jetée. On crut alors qu'il voulait parlementer. Le trois ponts « Queen Charlotte » prit poste à cinquante mètres des batteries. Dès lors, il était facile de malmener ces dernières et de porter de rudes coups à la flotte ancrée. L'intérieur du port, foudroyé par l'artillerie anglaise, fut abandonné. On y envoya une petite embarcation qui attacha une chemise soufrée à la frégate algérienne ancrée à l'embouchure. Le feu, excité par le vent, se communiqua bientôt à presque tous les bâtiments algériens : cinq frégates et cinquante chaloupes canonnières furent embrasées en moins de quatre heures[6]. Cependant, on pouvait encore se défendre mais le Dey céda avec une précipitation déconcertante.

Les pertes dues à la violence de l'accrochage furent énormes. Du côté anglais, on déplora de nombreux tués[7]. Le consul de France, Deval, en signalait huit-cent-quatre-vingt-trois « sans compter un grand nombre de blessés[8]. »

Les dégâts matériels furent aussi importants. Le vaisseau "L'Imprenable" qui, à lui seul, comptait deux cent dix hommes hors de combat, était de beaucoup le bâtiment le plus touché. Il reçut deux cent trente-trois boulets dans sa membrure[9]. Un vaisseau de soixante-quatorze canons et une frégate de soixante, furent gravement endommagés. Les autres n'en souffrirent pas moins.

Du côté algérien, les pertes en hommes, gonflées démesurément par certains jusqu'à trois-mille, étaient d'après le consul Deval, au moins égales à celles des Anglais.

« Il paraît, dit ce diplomate, qu'ils (les Algériens) n'en perdirent pas davantage. » Par contre, on déplora des dégâts matériels très lourds. Les forts et les magasins furent presque tous détruits. En ville, beaucoup de maisons tombèrent en ruine.

Dans le feu de l'action, deux officiers britanniques parvinrent sur une petite barque, à approcher une frégate algérienne et à l'incendier. Le feu gagna, ensuite, les autres unités. Les flammes étaient si hautes que « la nuit fut transformée en jour, à tel point que l'on apercevait distinctement tous les forts, bâtisses du port et jusqu'aux pierres des constructions de Râs al-Ahmar (la batterie la plus avancée au Nord). Ainsi, en l'espace de quelques heures, la flotte d'Alger, « la terreur des pilotes » fut anéantie[10]. »

'Umar Pacha Dey reconnut, dans une lettre au Sultan, que « la guerre affreuse qui ne s'est jamais vue au cours de l'Histoire de l'Humanité » a duré onze heures et vingt-trois minutes[11].

« Dans cette nuit sombre, tous les bateaux des corsaires et leurs vaisseaux de commerce ont brûlé. Il n'y a pas eu une seule minute de repos et à chaque instant, un nombre considérable d'obus et de bombes étaient lancés. Au bout d'une heure notre port et nos forts ont croulé. Le feu était si abondant que c'était une véritable pluie de projectiles que nous recevions. Plusieurs endroits ont été détruits. Notre bien et notre argent ont disparu. Nombreux sont vos serviteurs, héros courageux qui sont tombés martyrs de cette guerre tout en défendant leur religion et leur Sultan[12]. »

Le commandant du port, arrivé à Istambûl, présenta un rapport[13] sensiblement différent du compte rendu précédent, on y lit : « la bataille dura de huit heures du matin à minuit, la violence était des deux côtés, les Musulmans eurent à déplorer trois-cents morts et l'ennemi, deux à trois-mille, dont huit à dix capitaines [...] Cette nuit-là, le feu tiré par l'ennemi brûla quatre de nos frégates et quatre des corvettes. Quant à la flotte adverse, deux des maudits vaisseaux brûlèrent, deux autres à trois ponts et la totalité des grands galions furent détruits. »

Certes, les dégâts étaient considérables et les sources en sont unanimes. Un an après, les traces de la guerre étaient encore visibles. L'officier de marine Cromber, s'arrêtant à Alger en mai 1817, notait sur son carnet ces mots : « Ce qui charma surtout mes regards à Alger, ce fut de voir les quais couverts encore de débris de sa marine qui périt comme par un coup de foudre au moment de sa plus haute splendeur. » Cependant, les destructions de navires n'entamèrent point la volonté des Algériens de relever le défi en mettant des bâtiments à la mer. « Le 7 septembre 1816, écrit Devoulx, le consul de France délivrait des expéditions à Raïs Ahmed et Raïs Mehmet. » Dès 1817, la flotte algérienne comprenait : trois bricks, deux polacres et deux galiotes totalisant cent-vingt canons. Si certains étaient achetés ou reçus sous forme de dons, les autres étaient construits sur place[14]. »

Le Traité imposé à la Régence stipulait l'abolition de l'esclavage des chrétiens, la mise en liberté des captifs de toutes les nations européennes et sans rançon[15], celle versée deux mois auparavant[16] devait être restituée. L'Angleterre était désormais affranchie de l'obligation onéreuse de faire des présents lors de l'installation de ses consuls. Les traités avec Alger seraient communs avec le Royaume des Pays-Bas.

Cependant, l'accord reconnaissait aux Algériens le droit de paix ou de guerre avec les puissances chrétiennes ce qui rendait à peu près illusoire la clause sur l'abolition de l'esclavage. D'un autre côté, le droit de paix ou de guerre n'était autre chose qu'une reconnaissance de fait de l'indépendance de la Régence.

Mais si l'Angleterre obtint l'érection de son pavillon sur la maison consulaire à Alger, elle ne put jamais imposer au Dey le retour du consul « insulté »[17]. Analysant les suites de l'expédition, Nettement trouvait « qu'au lieu d'abaisser l'orgueil du Dey, elle lui a appris à connaître combien il pouvait braver les efforts d'une escadre[18]. »

On a beaucoup disserté sur les causes de la demi-défaite algérienne. Elles furent diversement analysées. On avait parlé du mauvais état des canons de la capitale, des affûts « impossibles à manœuvrer, » des tireurs sans expérience, d'une organisation politico-militaire vicieuse, d'une lutte inégale (l'ennemi étant nombreux et aguerri). De nombreuses opinions personnelles furent émises. Rotalier prétend que « des batteries moins nombreuses servies par un ennemi plus savant auraient rendu le succès (anglais) impossible. » L'historien algérois, az-Zahhar, reste le plus dur envers le Dey 'Umar. Il le rend responsable de tous les malheurs qui frappèrent le pays. Dans ses mémoires, il décrit avec maints détails, la situation qui prévalait, la réaction de chaque dignitaire, les dispositions prises et les dangers qui guettaient la Régence. Témoin averti, son long réquisitoire, unique dans les sources musulmanes, mérite d'être apprécié : « Une fois arrivés au milieu de la baie, les Anglais dépêchèrent un émissaire au Dey tout en utilisant une ruse, le pavillon blanc. Ils accordèrent deux heures au chef de l'Etat pour répondre à leurs exigences. Le commandant du port vint prévenir ce dernier, qui dormait et qui ne se réveilla qu'après l'expiration du délai. Les Raïs mirent en garde Wâkil al-Hardj contre les manœuvres de l'escadre ennemie, lui proposèrent sans tarder, avant qu'elle ne parvienne à se mettre au-dessous des batteries et des canons [...] Comment ouvrir le feu sur des navires qui battent pavillon blanc leur

rétorqua-il ! C'est une ruse, firent-ils remarquer ! Et malgré leur l'insistance, il leur interdit toute action avant l'accord du Dey.

Entre temps, l'escadre vint prendre position à moins de cinquante mètres des batteries. Il était trop tard pour empêcher l'ennemi de frapper. La canonnade fut si violente que les batteries furent sérieusement endommagées et les canons réduits au silence. Les obus tombaient comme une pluie forte et nos bateaux furent la proie des flammes.

Sous le règne de cet oppresseur, notre pays connut la décadence et fit un pas en arrière. Si Dieu l'avait voulu, les Anglais seraient devenus, cette fois-ci, les maîtres du pays car en entrant dans le port, ils saccagèrent les forts et il ne leur restait plus qu'à débarquer leurs troupes. La ville était presque déserte, car la majorité de la population se trouvait dans le « fahs » à l'occasion du mawlid[19]. »

D'autres auteurs imputent la catastrophe au temps perdu par les Algériens qui hésitaient ou qui attendaient des ordres du Dey. Alors que « s'ils avaient ouvert le feu de leur artillerie à temps sur les anglo-hollandais quand ils étaient à leur portée, la victoire de Lord Exmouth fut peut être devenue un désastre[20]. »

Le consul Deval attribuait le succès des Anglais :

a) Au séjour assez long de l'amiral à Alger pour être venu, dans la même année, trois fois à l'occasion des diverses négociations. « Sa présence, disait-il, lui avait donné connaissance de la possibilité de mouiller, avec son vaisseau, à l'entrée du port, presque à toucher les maisons de la ville dont cette partie n'était pas fortifiée, de manière à foudroyer l'intérieur du port et à prendre, à revers, toutes les batteries supérieures des forts de la marine. »

b) A la hâte que mît le Dey pour traiter. S'il avait tenu bon, les Anglais n'étaient pas en mesure de recommencer les bombardements, le lendemain. Ils manquaient de munitions et leurs pertes étaient importantes. Leurs vaisseaux étaient presque tous délabrés[21].

Les spécialistes modernes des attaques par mer ont, eux aussi, leur opinion sur de pareilles batailles, ce qui aide à comprendre les difficultés des défenseurs de la ville, à cette époque.

D'après eux, un combat entre des forts fixes et des « forts flottants » comprend trop de risques. Les derniers, malgré leurs plates-formes mobiles, compliquent singulièrement le travail de l'adversaire quant au réglage de son tir. Par contre, le navire en vue de terre, arrive aisément à connaître la distance et peut mieux se servir de son artillerie.

L'escadre, note un spécialiste, si les forts ne sont pas suffisamment défilés et soutenus, peut trouver un point d'attaque d'où elle fait pleuvoir ses obus, tout en restant hors des atteintes de son adversaire. Ce fut le cas en 1816[22].

Après l'euphorie du moment, on se rendit compte que la victoire de l'amiral Exmouth était loin d'être totale ou décisive. La haine et la soif de vengeance ayant cédé la place à l'analyse sereine, on s'aperçut que la ville n'aurait pu être incendiée, ni par la grande quantité du fusées ni par d'autres matières inflammables, les maisons construites toutes en pierres et en briques, ne donnèrent aucune prise au feu. Ensuite l'amiral revint en Angleterre sans avoir pris possession d'Alger, « au nom de Sa Majesté Britannique. » Il n'avait rempli que la partie la moins intéressante de sa mission. On déchanta vite et il fut reçu assez froidement à Londres.

Dans les pays voisins, les événements d'Alger avaient fait la plus vive sensation. La Régence de Tunis avait été « consternée du triomphe d'une puissance chrétienne sur un prince musulman quoique son ennemi. » On prétendit, dans les milieux diplomatiques, « que le fanatisme a fait taire l'intérêt politique[23]. »

4. L'entre-deux guerres

De 1816 à 1824, les relations algéro-anglaises restèrent quelques peu tendues. Le rêve des Britanniques fut certes de courte durée et la joie des nations européennes se transforma en inquiétude. On ne vit point le fruit d'une expédition « pas comme les autres. » L'attaque « loin d'avoir dompté l'humeur guerrière des Algériens, l'a singulièrement exaltée. Cette expédition qui semblait devoir amener l'anéantissement de cette milice lui a donné, au contraire, la plus haute idée de ses forces[24]. »

Si la Régence fut sérieusement affectée, par les pertes et les dommages, notamment la destruction de la flotte, elle fut loin de céder, de renoncer à ses activités en mer ! Les fortifications, même gravement touchées, ne tombèrent point. « Le ciment qui les lie, disait Deval, parait indestructible. » Les remparts, les forts et les moyens de défense de la ville furent rapidement et considérablement augmentés[25]. Le nombre de soldats s'accrut. On tira d'utiles leçons des événements passés. Les observateurs eurent à le constater. Toutes les dispositions, notait Deval, donnent lieu de croire que les Algériens, dont on ne conteste pas la valeur, soutiendront, avec le plus grand acharnement, une (nouvelle) guerre. » Dès 1817, le défi fut relevé :

a) Par la reconstitution de la flotte. Les Algériens, toujours prompts à oublier leurs malheurs, si actifs à réparer leurs pertes, se mirent au travail. La construction navale était prioritaire. Les efforts et les sacrifices ne découragèrent aucun responsable. D'autre part, la solidarité musulmane ne resta pas un vain mot.

Malgré les divergences avec la Porte et les Etats voisins, l'entraide islamique apporta son soutien au Dey. Ayant sollicité l'envoi de munitions, de poudre, de bateaux et de tout le nécessaire pour repousser les agresseurs, la Régence reçut les dons des souverains musulmans. Mawlây Slimane, après avoir accueilli l'envoyé spécial d'Alger, le Mufti Hanafî al-Hadj Muhammad al-'Annâbî, fit parvenir au Dey deux corvettes et un bâtiment ainsi qu'une importante somme d'argent. Le Pacha de Tripoli remit une polacre et le Sultan ottoman fit don de plusieurs unités.

A cette contribution extérieure, s'ajouta la construction algérienne, particulièrement soutenue, avec l'arrivée au pouvoir de Husayn Dey en mars 1818.

b) Par la reprise des opérations en mer. En septembre 1817, une flotte algérienne composée de six bâtiments de guerre, dont trois bricks, une polacre-goélette et deux longues, sortie d'Alger, croisa, dans les parages de l'Espagne et tout en poursuivant les pavillons prussien et hambourgeois, aborda les navires de toutes les nations. Parmi les bâtiments capturés, on comptait des navires hollandais et anglais[26]. »

Dans un « Mémoire sur les Etats Barbaresques » lu, en séance académique, le 20 août 1817, à Marseille, un orateur ne put retenir sa colère: « Aujourd'hui, s'écria-t-il, tous les bâtiments de toutes les puissances doivent être munis, les uns d'un firman de La Porte qui les protège contre les vexations des Barbaresques et les autres, d'un sauf- conduit stipulé avec les Deys, comme si la domination de la Méditerranée appartenait à quelques misérables qui connaissaient à peine la boussole. »

Les sorties de la flotte devinrent fréquentes et hardies. En juin 1820, une division de cinq bâtiments mit le cap vers les mers du Nord[27]. Après quarante jours de croisière, elle rentra « amenant deux polacres et une bombarde richement chargées » ainsi que trois navicelles de Toscane « de quarante à cinquante tonneaux chargées de provisions pour les corailleurs ancrés à

Bône[28]. »

Un rapport du sieur Gimiani venant d'Alger nous dit « qu'il sortit de ce port deux frégates, trois corvettes, deux goélettes et trois bricks que le Dey envoie pour courir sur les bâtiments de Toscane, attendue l'expiration prochaine de la trêve qu'il avait conclue avec le Grand Duc[29]. »

L'analyse des rapports des capitaines de navires laisse deviner une activité mordante qui rappelle le XVIème siècle. Rentrant d'Alger, en janvier 1823, le capitaine Lauthier rapportait qu'on y armait : « deux frégates et six autres bâtiments de guerre qui paraissaient destinés à des hostilités contre l'Espagne[30]. »

La même année, l'escadre algérienne, forte de huit voiles, de retour d'une longue mission dans les mers du Levant, rentra dans le port « la santé des équipages fort bonne et n'occasionnant ici aucun soupçon d'aucune sorte de maladie[31]. »

Cette vigueur de la marine d'Alger provoqua une vive agitation en Europe. De 1816 à 1819, les Cours cherchèrent, désespérément, la meilleure voie pour en finir avec le Diwan : constitution de ligues, contingent de vaisseaux, participation des petits Etats aux frais de l'entreprise envisagée, etc...

En septembre 1819, les Amiraux Jurien de La Gravière et Freemente furent envoyés pour signifier au Dey la résolution du Congrès d'Aix La Chapelle qui préconisaient de mettre un terme à la course des Etats Barbaresques avec injonction d'obtenir d'Alger une adhésion pleine et entière[32].

Après deux longues audiences, les 5 et 9 septembre, accordées aux plénipotentiaires, Husayn, tout en admettant les principes émis par le congrès, déclara :

1. Qu'il ne pouvait se désister du droit établi de visiter tous les navires sans distinction afin d'y reconnaître ses amis ou ses ennemis et de faire arrêter et confisquer tous ceux dont les papiers ne seraient pas en règle ;

2. Qu'il ne reconnaissait pour amis que les nations qui avaient des agents accrédités auprès de lui, quant aux autres, il les regardait comme ses ennemis et les traiterait, toujours, comme tels, jusqu'à ce qu'elles eussent envoyé, auprès de lui, des envoyés pour traiter de la paix avec la Régence[33]. Cette démarche infructueuse resta sans lendemain.

5. Le coup d'éclat de 1824

Malgré les difficultés politiques et militaires, on entretenait toujours, outre-Manche, des rêves de conquête de la Régence. Ecrivains et journalistes laissaient libre cours à leur plume pour démontrer les multiples avantages d'une présence durable chez nous.

« Nous convertirons donc, disait un illuminé, une nation de voleurs en un peuple d'honnêtes gens et ils deviendront consommateurs des produits de nos manufactures [. . .]

Il serait avantageux, pour l'Angleterre, d'avoir les clés du grenier de Rome. Le commerce des grains serait pour elle d'un prix infini. Elle nous fournirait, volontiers, les oranges, les dattes, les olives, etc., [...] que les spéculateurs tirent d'Alger pour les répandre dans toute l'Europe [...] L'Atlas est couvert d'excellents chênes et d'autres bois propres à la construction, l'Angleterre les ferait exploiter et les convertirait dans les chantiers d'Alger en vaisseaux de guerre ou en navires marchands[34]. »

Huit ans après, une nouvelle petite guerre opposa les deux pays. L'origine du conflit fut un incident diplomatique apparemment sans gravité. Un navire américain s'était échoué près de Bijâya, à la suite d'une tempête. Les habitants de la région, qui ne reconnaissaient pas l'autorité du Dey, s'emparèrent de quelques passagers et de leurs biens. Ayant appris la nouvelle, le gouvernement donna les ordres pour arrêter les auteurs de ces actes et de faire restituer les objets volés. Cependant, parmi les Bougiotes mis en cause, certains travaillaient au Consulat Britannique à Alger. Le diplomate anglais ayant refusé de les remettre à la police venue les arrêter, celle-ci passa outre, entra au consulat et se saisit des hommes incriminés, ce qui provoqua l'incident, la rupture et le départ du représentant de Sa Majesté[35]. C'était en février 1824.

Quand le consul s'embarqua avec sa famille à bord d'une frégate, sous le prétexte d'un déjeuner, il fut joint par un brick de guerre anglais. A peine sortis de la rade, ils aperçurent au loin, une polacre algérienne. Ils voulurent s'en saisirent et tirèrent d'abord à poudre puis à boulets celle-ci feignit de ne pas entendre et força de voiles, mais les deux unités ennemies l'atteignirent et lui lâchèrent plusieurs bordées, l'endommagèrent gravement Le brick la prit à l'abordage ; quinze soldats de la milice s'étaient réfugiés dans la cale ainsi que l'équipage maure au nombre de quatre-vingt-cinq. La frégate fit passer à bord le capitaine de la polacre et son domestique, qu'il conduisit à Malte et laissa la polacre et son équipage en reprenant les prisonniers espagnols qui servaient dans les deux navires algériens capturés.

Le 23 février, l'Amiral Sir Neal arrivait devant Alger à la tête d'une escadre de vingt-trois bâtiments, prétendant exiger du Dey « une réparation de l'insulte faite au consul et la reconnaissance de supériorité de l'Angleterre sur les autres puissances en outre d'une forte indemnité. » Husayn repoussa de telles prétentions[36].

Après plusieurs tentatives d'intimidation, Neal déploya ses navires et décréta le blocus du port. Notification fut signifiée aux puissances étrangères.

Cependant, les choses avaient changé depuis 1816. Les fortifications de la capitale avaient été renforcées et de nouveaux ouvrages protégeaient contre les approches de la mer rendant « presque impossible le renouvellement de l'opération exécutée par la marine britannique[37]. » Les Raïs, instruits par la douloureuse expérience de 1816, sortirent, cette fois, à la rencontre des Anglais pour engager la bataille à distance de la ville.

Les bâtiments du môle crachèrent un feu qui tint l'ennemi très loin. Le 26 juillet, les Anglais se retirèrent sans grand succès[38].

Après deux engagements, leur escadre fut contrainte de reculer. Une note de l'époque renferme ces lignes : « Insignifiante démonstration [...] elle n'y parut que pour éprouver l'audacieuse ténacité des Algériens. Elle fut obligée de se retirer après deux combats peu honorables pour les armes anglaises[39]. »

On fut, bon gré mal gré, obligé de conclure un arrangement sans recevoir aucune réparation pour les insultes proférées et sans obtenir l'abolition de la course qui reprit de nouveau sans rien craindre.

6. Des menaces sans lendemain

L'expédition était bien sans suite. Deval, rendant compte à son Ministre, disait que « cette dernière lutte avec les Anglais fera époque à Alger et influera beaucoup sur les déterminations rigoureuses qui, dorénavant, seront prises ici contre les puissances européennes. » Les événements allaient lui donner raison.

La tension montait avec l'Espagne et les Pays-Bas. Les relations algéro-françaises se dégradèrent brusquement, à propos des affaires de Bône. Les Algériens avaient leurs manières d'exprimer leur position. Ils lançaient leurs escadres dans les quatre coins de la Méditerranée. Le consul de France en Sicile nous l'apprend : « Depuis quelque temps, écrit-il, les bruits couraient à Palerme qu'une escadre algérienne croisait sur les côtes de Sicile, à la hauteur de Trapani. Des voyageurs français me confirmèrent cette nouvelle en m'assurant avoir vu même cette escadre composée de quatre voiles [...] La voix publique disait que cette escadre croisait contre l'Espagne et les Sardes [...] Enfin, hier, une dépêche télégraphique a été transmise de Messine, portant qu'un bâtiment de guerre avait capturé, près de ce port, quatre navires dont un anglais et trois siciliens[40]. »

Le Ministre des Affaires Etrangères de Hollande alerta son consul à Marseille : « Attendu les dispositions hostiles du Dey d'Alger à l'égard des Pays-Bas, le Roi a jugé à propos de prendre incessamment des mesures pour la navigation sous pavillon du Royaume doit protégée contre les manifestations des corsaires algériens en cas de rupture[41]. »

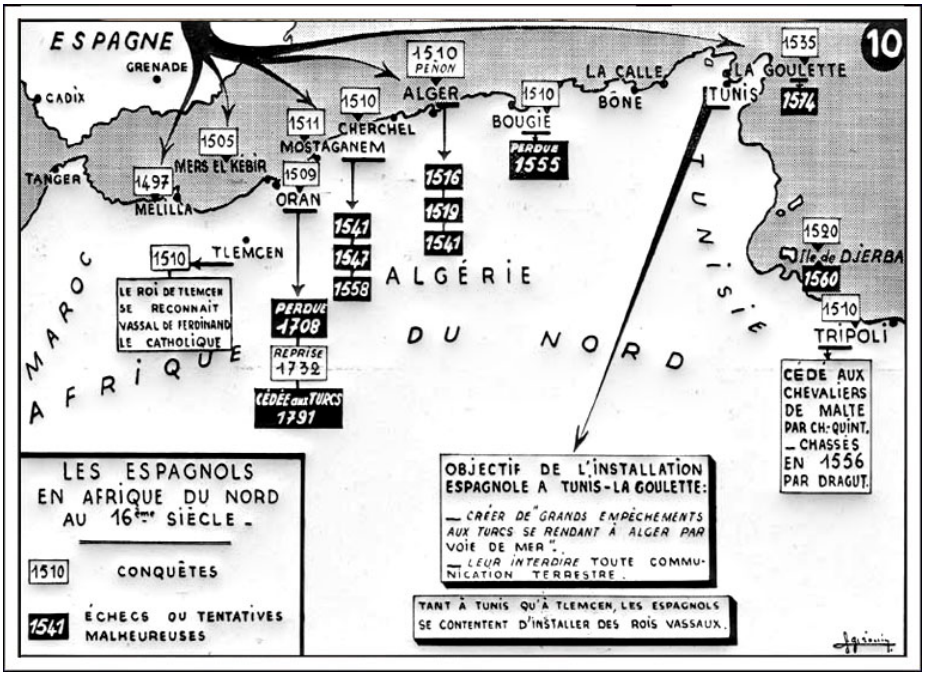
.

De son côté, le commandant de l'escadre de Sa Majesté dans la Méditerranée, reçut des instructions de détacher des forces navales pour convoyer les navires marchands hollandais « des ports de la Méditerranée vers la baie de Gibraltar et vice versa par la dite mer[42]. »

L'Espagne souffrit beaucoup de cette activité corsaire. En 1825, on disait à Alméria qu'un navire a été pris par les Maures[43]. L'année suivante, les Affaires Etrangères communiquaient que les Algériens avaient capturé sept navires espagnols[44]. Presque en même temps, parvenaient des nouvelles de cinquante-cinq captifs, pris par la division algérienne qui croisait dans les eaux d'Ibiza[45].

Nul n'a su, comme Domingo Badia, exprimer le désenchantement des Européens devant l'inefficacité des expéditions punitives. Dans un mémoire envoyé de Paris le 17 juillet 1817, au Duc de Richelieu, Ministre des Affaires Etrangères, il lui rappelait : « J'ai lu dans le journal de Paris d'aujourd'hui, article Francfort, le projet de la commission de La Diète sur la piraterie barbaresque. A quoi a-t-il servi l'expédition de Lord Exmouth ? A quoi ont-ils servi les millions et le sang sacrifiés dans cette entreprise ? Ils ont produit le même effet que les millions et le sang sacrifiés par toutes les expéditions antérieures de la même Angleterre, de la France, de l'Espagne, de la Suède etc. et la piraterie est allée toujours son train ; on serait tenté d'appliquer aux cabinets la sentence du Prophète : « Allah a scellé leurs cœurs et leurs oreilles ; et un voile épais leur couvre la vue [46]. »

Chapitre Seize



SOLIDARITE ISLAMIQUE

1. Au secours des Andalous

Avec la chute de Grenade, en 1492, commençait pour les Musulmans d'Espagne, victimes de la trahison et de l'intolérance, un des drames les plus douloureux que l'humanité ait connu à travers l'histoire.

Un bref rappel des faits permettra de saisir la profondeur des blessures, les préjudices matériels et moraux subis par ces malheureux, plus attachés que jamais à leurs croyances et à leur civilisation. Pour atténuer les effets du drame, pour sauver ou venger des milliers de Musulmans qui voulaient rester ce qu'ils ont toujours été, la marine algérienne allait jouer un rôle spectaculaire.

L'incapacité des princes andalous et leur désunion permirent à leurs adversaires de les combattre avec succès. Après 1492, et malgré les accords et les promesses, l'Espagne catholique ne visait rien d'autre que de chasser les vaincus. Sous la pression des hommes de l'Eglise, les monarques employèrent tous les moyens pour faire disparaître à jamais, la présence de l'Islâm. Inquisition, répression, provocation, humiliation, interdiction, rien ne fut épargné pour soumettre des populations trop accrochées à leur religion et à leur culture. Alors, devant l'offensive des maîtres du pays, il ne restait à ces Musulmans, sans défense, d'autre choix que l'apostasie ou l'exil[47]. »

Ferdinand d'Aragon (1479-1516) avait pris l'engagement de respecter tous les droits des vaincus. Les accords signés stipulaient, entre autres, le respect de la religion islamique et les biens des Mudéjares[48]. Mœurs et coutumes devaient être protégées. Mais les traités furent vite remis en question et l'ère des persécutions insupportables commença. On interdit aux femmes le port du voile et,aux hommes celui de la barbe. On obligea les gens à manger le porc, à ne pas observer le Ramadhân, à se rendre à l'église. On ferma les mosquées puis on en fit des lieux de culte chrétiens. On brûla publiquement al-Qur'ân (le Coran). On fixa les cloches sur les minarets, on déplaça les populations vers l'intérieur, on sépara les familles, on fit tout pour effacer les traces de l'Islâm, pour tuer la personnalité du Musulman, mais la révolte couvait. En 1499, le soulèvement à Grenade donna le prétexte à la répression à Ronda, Cadix et dans toute la Castille.

La situation s'aggrava encore davantage sous le règne de Charles Quint (1516- 1556). Pour résoudre le problème des Musulmans, ce monarque ne laissa à ces derniers que la conversion ou le départ, ce qui provoqua la révolte de 1525 dans la Sierra de Espadan. Un an plus tard, un décret impérial interdit le port du costume arabe[49].

Philippe II (1556-1598) connu pour son fanatisme aveugle, prit, dès son avènement, la décision d'interdire aux Musulmans de parler l'arabe, de porter des armes, d'aller au bain. Il fallait donc changer le mode de vie d'une façon radicale.

En effet, les successeurs de Charles Quint prévoyaient avec angoisse « le moment où une nouvelle invasion des Maghrébins viendrait rallumer le feu de la révolte au milieu de populations mal soumises et converties seulement en apparence[50]. »

Une autre révolte, en 1558, à Grenade, faillit réussir si le Sultan Sa'adien Mawlay'Abd Allah[51] avait tenu ses promesses. Le mouvement avait gagné l'Alpujarra. Malgré les pressions et les menaces, la résistance se poursuivit.

Philippe III (1598-1621) ne pouvant rien faire pour écraser la révolte, se décida à expulser tous les Musulmans restés fidèles à leur foi et à leurs coutumes. Les édits des 22 septembre et 2 décembre 1609 et celui du 27 mars 1610 obligèrent ces derniers à quitter leur pays[52].

La Régence d'Alger ne pouvait ignorer le drame de ces Musulmans livrés à des bourreaux fanatisés par Ximénès et ses semblables.

Par le biais de la marine, une assistance militaire et matérielle fut assurée aux infortunes, soit pour se défendre, soit pour se replier ici[53]. »

On leur fit parvenir des armes, des munitions et des volontaires. En été 1529[54], Khayr ad-Dîn dépêcha une escadre de quinze navires, sous les ordres de Ay ad-Dîn Raïs dans les parages d'Oliva, en Espagne, pour prêter main forte aux insurgés. Au large de Formentura, le Raïs mit en déroute une escadre espagnole commandée par Rodrigo Portando. Sur huit bâtiments ennemis, un fut coulé et sept ramenés à Alger[55].

L'insurrection de 1569 fut préparée avec l'appui de 'Uldj 'Alî. Le soulèvement devait se déclencher le 1er novembre. Une flotte algérienne de quarante navires arriva dans les eaux d'Alméria.

Seuls les agissements du chef local firent échouer le plan. On chercha, au prix de mille difficultés, à gagner d'autres villes côtières pour livrer les armes et descendre les volontaires. Le déchaînement de la mer (on était en novembre) causa à la flotte de sérieux dégâts et de sensibles pertes.

Malgré le demi-échec, le Beylerbey envoya, l'année suivante[56] des armes et des techniciens. Il envisageait de conduire lui-même le Jihâd en Espagne et reconquérir le royaume de Grenade. Mais la chrétienté préparait déjà Lépante et le Sultan ne pouvait se passer des Algériens. Sans la célèbre bataille, 'Uldj 'Alî allait débarquer soixante-mille hommes à Valence.

Tout le long du XVIème siècle, une aide multiforme fut accordée par la Régence aux Musulmans demeurés en Espagne.

Un certain Fourquevaux apprend au roi de France Charles IX, en 1569, que « cinq-cents Turcs se trouvent aux côtés des rebelles de Grenade » et que « deux galiotes d'Alger ont ces jours passés descendu des armes et munitions à la marine de Sierre Nevada » quoique les galères espagnoles fussent averties qu'elles devaient venir et s'en retournèrent sans danger[57]. »

En 1609 fut signé le traité de La Haye entre l'Espagne et les Hollandais. Les Andalous, profitant de l'épuisement de leurs oppresseurs se soulevèrent avec l'appui de la Régence, à l'époque du Pacha Ridhwân. Les navires d'Alger devaient accoster près de Dénia, mais l'ennemi, averti, pris la décision d'expulser tous les Musulmans.

La deuxième tâche qui incombait à la marine était de ramener vers les ports d'Algérie les expulsés. Kâtib Tchélébî nous dit que Khayr al Dîne dût envoyer, sept fois, une flotte de trente-six navires et ramener ainsi soixante-dix mille Andalous, et, ce dans la seule année de 1529[58].

Les sources tant musulmanes que chrétiennes, s'accordent sur le rôle des Barberousse et de leurs successeurs pour soutenir leurs frères et les arracher à la captivité et à l'esclavage.

On rapporte que pour permettre à un grand nombre de fugitifs d'embarquer, Khayr ad-Dîn faisait descendre ses matelots sur la terre ennemie. Les soldats cédaient leur place mais aussi appuyaient la résistance[59]. »

Une lettre envoyée par les Andalous au Sultan Sulaymân al-Qânûnî met en relief la contribution de Khayr ad-Dîn en faveur des opprimés : « Nos voisins et frères du Maroc nous ont abandonnés pendant que se tenait, à nos côtés, le vîzîr, le moujahid Khayr ad-Dîn, celui qui fait triompher la religion, le sabre de Dieu qui s'abat sur les mécréants. Quand il était à Alger, les avis furent unanimes pour lui demander assistance. Ce qu'il fit. Il fut à l'origine de la délivrance de nombreux Musulmans et de leur départ en terre d'Islâm pour peupler Bresk, Cherchell et les environs de Tlemcen. »

L'effort se poursuivra tout le long du XVIème siècle. Hasan Veneziano[60] ramena, en 1584 deux-mille hommes et femmes des environs d'Alicante qui avaient sollicité son aide[61].

L'opération sauvetage coûta à la marine de gros sacrifices en hommes et en matériels. Malgré les accrochages avec l'ennemi, les moyens limités pour une action d'une telle envergure et malgré une mer pas toujours coopérative, la marine d'Alger devait remporter un succès certain : avoir sauvé des milliers de Musulmans de l'enfer où le fanatisme les avait plongés, avoir fait payer cher à l'Espagne sa politique antimusulmane en rendant invivables ses côtes et en minant son activité économique.

Frapper l'ennemi là où il était possible en attaquant ses navires, en capturant un grand nombre de ses sujets, le terroriser sur terre et sur mer, piller ses biens... était un devoir pour venger les persécutés[62]. Les actions en mer occasionnaient à l'ennemi, en plus des pertes, des dépenses énormes relatives à l'armement et à la surveillance des côtes. Il faut ajouter que la marine, en mouvement constant du printemps à l'automne, quelquefois même en hiver, avait contraint les galères ennemies à se cantonner souvent dans des opérations d'arrière-saison, avec plus d'inconvénients que d'avantages.

"Les galères algéroises, écrit Braudel, rendaient difficiles les relations par voie de mer entre l'Espagne et l'Italie. La liberté des routes qui conduisaient vers les pays italiens était indispensable à l'impérialisme espagnol depuis que le roi catholique avait des possessions en Italie [...] De là, les très lourds sacrifices consentis pour s'assurer l'alliance des Génois et des Florentins, de là, la campagne de Provence visant peut-être à créer un chemin terrestre entre le Roussillon et la Ligurie, de là, les expéditions contre Alger et Tunis[63]. »

2. La défense des intérêts musulmans

Le gouvernement de la Régence réagissait, parfois violemment, quand les intérêts musulmans, en Occident ou en Orient étaient méconnus ou menacés. L'aide aux coreligionnaires était le plus sacré des devoirs. Quelques exemples vont le prouver.

Dans une de ses lettres, J. Le vacher écrivait en 1681 : « Les puissances de ce pays continuent à donner retraite en leurs ports aux corsaires de Salé et même de vendre, en cette ville (Alger), les prises qu'ils font sur les Français, à la réserve des personnes. Quand je leur en ai porté mes plaintes, ils m'ont répondu que ces corsaires étaient leurs frères, étant mahométans comme ils sont et que, dans le besoin, ils reçoivent les vaisseaux d'ici en leurs ports et qu'à cette considération, ils ne pouvaient leur refuser les leurs[64]. »

C'est aussi au nom de la solidarité islamique que la marine s'était trouvée engagée aux côtés de l'Egypte.

L'occupation d'Alexandrie et du Caire, lors de l'expédition de Bonaparte (1798- 1801) eut ses échos dans la Régence, le ressentiment contre les Français y était très vif. Ecoutons le secrétaire du Dey : « Les Français, ennemis de Dieu, ont enlevé par trahison la ville d'Alexandrie dans le courant de Muharram 1213 (1er juillet 1798). D'Alexandrie, ils sont allés au Caire qu'ils ont également enlevé par surprise à la fin de Muharram (21 juillet). »

L'Islâm a subi un échec et l'ennemi de Dieu a remporté la victoire. Que Dieu, par Sa toute puissance, relève ses enfants de cette calamité[65]. »

Sitôt la nouvelle confirmée, Mustapha Dey convoqua le Consul de France et « lui exprima sa colère et sa désapprobation, le fit arrêter et envoyer casser les pierres avec les captifs[66]. » Les concessions de l'Est algérien furent saccagées et le personnel mis à la chaîne.

La première audience accordée à Dubois-Thainville, nommé Commissaire Général à Alger, porta sur les événements d'Egypte : « Pourquoi n'êtes-vous pas sortis et continuez-vous à faire la guerre à l'armée du Grand Vizir ? » lui lança-t-il.

Mais c'est la marine qui devait répondre à l'agression. Deux navires français furent capturés et leurs équipages retenus. L'empire ottoman, paralysé par de multiples crises, encourageait nos Raïs « à administrer des coups sévères aux ennemis de la religion. »

A l'extérieur, notamment à Tunis, les Algériens chauffaient les esprits.

Un agent du Dey à Tunis mena une campagne contre l'expédition : « On l'a vu, écrit Devoize à Talleyrand, et souvent sur la grande place, voisine du fondouk, appeler les passants, former des rassemblements et là, s'exprimer en termes les plus indécents sur le compte du Général Bonaparte pour exciter une insurrection contre les Français, provoquer leur assassinat[67]. »

Après la défaite de Napoléon, la nouvelle arriva à Alger le vendredi 15 radjab 1214 (décembre 1790). « Samedi matin, nous dit le Secrétaire, Sid Mostepha Pacha fit tirer le canon en signe de réjouissance .

Cette bonne nouvelle s'est répandue partout. Dieu soit loué de cette faveur qu'il accorde à ses créatures[68]. »

Quelques années plus tard, l'Egypte sollicita les services de la Régence.

En 1823, Muhammad 'Alî se fit construire une frégate en Angleterre. Mais il craignait les agissements des Grecs, en rébellion contre le Sultan. Elle pouvait donc tomber entre leurs mains.

Venant de Londres et conduite par le Raïs Koualî Muhammad kaptan, cette unité arriva à Alger. A la demande du maître de l'Egypte, le Dey fit équiper deux frégates et une goélette pour l'escorter sous le commandement de Hadj 'Alî Tatare et ce, jusqu'à l'île de Crète. Il fit également renforcer l'équipage du navire égyptien par des marins et des canonniers algériens[69]. Une fois en mer et craignant certainement un coup de main contre la frégate, le Raïs pris la décision de pousser jusqu'à Alexandrie.

Une lettre de Hadj Ahmad, Wakîl d'Alger, nous donne quelques détails sur l'activité de l'escorte après son arrivée : « On apprend, dit-il, que les frégates et la goélette sont arrivées à Alexandrie, qu'elles sont reparties, le 16 radjab pour la Morée à cause de l'insurrection qui a éclaté dans le pays et les désordres excessifs qu'y exercent les Grecs mécréants[70]. »

[1] *Tachrifât*, p. 13, le surnomme Nemrôd al-Djadîd.

[2] Playfer. « *Episodes de l'Histoire des Relations de la Grande Bretagne avec les Etats Barbaresques avant la conquête française*, » R.A., 1879, p. 463.

[3] 'Umar Aga Dayi (avril 1815 - octobre 1817).
Il faut rappeler qu'en avril de la même année, Exmouth parut devant Alger à la tête d'une imposante flotte et conclut une paix qui fut jugée onéreuse pour le royaume de Naples et de Sardaigne. L'accord ne soufflant mot sur la course ni sur l'esclavage, on accusa la Grande Bretagne de faiblesse et l'indignation fut très forte dans toute la chrétienté. Le cabinet de Londres, mis en demeure « d'agir avec fermeté, » dépêcha l'Amiral avec mission de rendre caduc ledit traité.

[4] Chabaud-Arnaud, « *Attaque des Batteries Algériennes par Lord Exmouth en 1816*, » R.A, 1875, p.l95.

[5] Les Annales Maritimes de 1816 reconnaissent que les Anglais eurent beaucoup à souffrir des batteries casematées.
L'algérois az-Zahhâr, témoin, décrit la virulence de la bataille :
"و صار الليل نهارا من ضياء النار و بقي الأمر كذلك إلى شطر الليل وقد رأيت طيورا بيضاء تحوم على البلد و الأبراج و انا بعيد عن البلد قدر ساعة من الزمن و ما رؤيتي لتلك الطيور إلامن ضوء النهار و أنا اذ اك ، ببستاني مقابلا للبحر و المرسى و البلد . و عندما ابتدا القتال لم يقدر أحد من اهل البساتين على الذهاب للبلد لأن الطرقات قد قطعت من ضرب الكور الذي كان كالمطر الغزير."

[6] Le même procédé fut tenté par les Algériens : vers minuit, deux frégates en feu, poussées par le vent d'Ouest sur l'escadre ennemie, obligèrent Exmouth de couper ses câbles, puis les bateaux anglais et hollandais se retirèrent de l'autre côté de la darse.

[7] Chabaud-Arnaud parle de 13 tués chez les Hollandais et 128 chez leurs alliés, ce qui parait invraisemblable. Les batteries inférieures qui étaient casematées et qui avaient un mur très épais, tiraient bon et lançaient sans arrêt des boulets meurtriers pendant les dix heures que dura le combat.
Shaler parle de 200 morts et De Grammont de 833.
'Alî Raïs, chef du port d'Alger, dans une lettre au Sultan (12 septembre 1816) dit « deux à trois-mille tués. »

[8] A.N.Aff.Etr. (Quai d'Orsay), *Mémoires et Documents*, n° 11/1816.

[9] Chabaud-Arnaud, R.A., 1875, p. 201.

[10] Devoulx, *Tachrifât*, p. 14.

[11] Grande fut la joie de certains auteurs dont Giulo Impccianti : « *Panagirico* » (Panégyrique de la Grande Bretagne et de l'Amiral Exmouth) « in mano d'un ora, la marina d'Algeri, l'Etna des Mediterraneo il terrore dei piloti resto incenerita, » pp. 18-19.
Par contre, « *at-Tachrifât* » (p. 14) mentionne 9 bâtiments brûlés et (p. 15), 5 frégates, 4 corvettes et 30 chaloupes canonnières détruites.

[12] Temimi (A), *Documents*. p 111.

[13] Le 25 dhûl qa'da 1231 (17 décembre 1817).

[14] Devoulx, « *La Marine de la Régence*, » R.A., 1875, p. 417.

[15] Environ 1000 esclaves libérés d'où un millier de piastres fortes perdues par le Trésor de la Régence.

[16] Soit 370 000 piastres fortes pour 370 esclaves napolitains.

[17] A.N.Aff.Etr. (Quai d'C-F-.''), *Mémoires et Documents*, n°11. Rapport du consul Deval.

[18] *Histoire de la conquête d'Alger*, p. 149.

[19] Az-Zahhar, *Mudhakkirât*, pp. 123-125.

[20] Chabaud-Armand, « *Attaques*, », R.A., 1875, pp. 194-202.
De Grammont, « *Histoire*, » p. 337. Egalement « Documents Turcs inédits sur le bombardement, » R.O.M.M., 5/1968, pp. 111-133.

[21] A.N.Aff.Etr. (Quai d'Orsay), *Mémoires et Documents*, t. 11, (1825-1830).

[22] Voir Amiral Melchoir, « *La Marine et la Défense des Côtes*, » Paris, 1907.

[23] A.N.Aff.Etr. (Quai d'Orsay), *Mémoires et Documents*, T. 9 (1816). Doc. 35, rapport de Tunis à Paris.

[24] A.N.Aff.Etr. (Quai d'Orsay), *Mémoires et Documents*, t. 11.

[25] Maçons et techniciens étaient requis jour et nuit. Ils mirent à peine un mois pour effacer les traces de la guerre.

[26] A.C.C.M. Série MR 46141, novembre 1817.

[27] A.C.C.M., Série MR 46141.

[28] A.C.C.M. Série MR 46141, Lettre adressée à MM. du Commerce, 20 août 1820.

[29] A.D.B.R. Série M6- 12 (1820- 2 juillet)

[30] Ibid. (1823 -janvier)

[31] A.D.B.R. Série E 200 -454, Lettre de Deval à MM.de la Santé à Marseille, 14 novembre 1823.

[32] A.N.Aff.Etr. B III - 352. Egalement, A.E. (Quai d'Orsay), *Mémoires et Documents*, t. 11 (Mémoire de Saint Martin 1827).
Avant le Congrès d'Aix La Chapelle, eut lieu la conférence de Londres (1816-1817). Elle réunit la France, l'Angleterre, la Russie, l'Autriche et la Prusse pour débattre le problème de l'abolition de la traite des noirs, mais on souleva celui de la traite des blancs exercée en Méditerranée. On proposa la création d'une ligue pour y faire face. Le projet opposa vite la France et l'Angleterre. On étudia ensuite le projet d'une marine destinée à faire la guerre à la Régence. En effet, Londres accordait alors une grande place à la question de la course.
Au congrès d'Aix La Chapelle, la France se désolidarisa des autres nations au sujet de la répression de la course barbaresque :
a) La guerre contre les Régences d'Afrique du Nord est coûteuse.
b) La guerre consacrerait la suprématie de l'Angleterre en Méditerranée ; elle lui donnerait la haute police dans cette mer.
c) La France n'avait rien à craindre, à l'époque des Etats du Maghreb. Pourquoi les provoquer par une telle initiative ?
d) Le commerce de Marseille se faisait presque exclusivement dans les mers du Levant et du Maghrib.

[33] A.N.Aff.Etr. B III - 322, Egalement Aff.Etr. (Quai d'Orsay), *Mémoires et Documents*, t 11 (Mémoires de Saint Martin), 1827.
Il faut rappeler que seul le Bey de Tripoli fit une réponse complètement satisfaisante en promettant de renoncer à la course et de vivre en bonne intelligence avec les puissances de l'Europe.

[34] Perrot, « *Esquisse topographique et historique*, » pp. 88-89.

[35] Les consuls de France et de Hollande firent évader les Bougiotes qui travaillaient chez eux. D'autres diplomates livrèrent leurs employés recherchés par la police. L'Anglais, Mac Donnel seul, refusa d'obtempérer, R.A., 1864, p. 202 ; Grammont, *Histoire*, p. 385.

[36] Détails, R.A., 1864, p. 213 ; Grammont, *Histoire*, p ; 386.

[37] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 11, Alger (Mémoire militaire sur Alger).

[38] Sur ces événements:
- A N.Aff.Etr.(Quai d'Orsay), *Mémoires et Documents*, t. 3.
- Habby Neal et Berbrugger, R.A., 1864, pp. 202-220.
- Az-Zahhar, *Mudhakkirât*, pp. 151-152.

[39] A.N., *Mémoires et Docu*ments, t. 11, Algérie (1825-1830).

[40] A.C.C.M. Série MQ 5-2, Algérie (an X - 1834), Lettre du 25 octobre 1824.

[41] A.C.C.M. Série MQ 5-2, Algérie (an X - 1834), Lettre de Bruxelles, 14 octobre 1824.

[42] Le différend algéro-hollandais sera aplani en décembre 1824.

[43] Espagne, Ministère de la Marine, section course, dossier n° 871. (2 janvier 1825).

[44] Espagne, Ministère de la Marine, section course, dossier n° 873, (26 juillet 1826).

[45] Ministère de la Marine, section course, dossier n° 1323, (14 juillet 1826).

[46] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, 5, (Afrique).
Badia, quoique arabisant distingué confond Hadîth et Qur'ân. La citation est de la Surate « La Vache, » verset 7 : « ختم الله على قلوبهم و على سمعهم و على أبصارهم غشاوة ».

[47] Tulio Halperin Donghi, « Recouvrement de civilisations » : *Les Morisques du Royaume de Valence au XVème siècle*. A.E.S.C. 1956.

[48] al-Maqqari. « azhar ar-Riyadh. ». Le saisissant poème d'un andalou dédié au Sultan Ottoman Bayazid, l'implorant d'intervenir (105 vers). « سلام كريم دائم متجدد - أخصّ به مولاي خير ظئنة »

[49] D'amples détails dans Chaunu (P), *L'Espagne de Charles Quint*, Paris, 1973.

[50] Grammont (H de), *Histoire*, p. 6.

[51] Surnommé al-Ghalîb bi-Allah (1557-1574). Dans cette révolte, le souverain semble avoir joué un rôle assez obscur. Il avait d'abord promis aux Andalous des secours, une fois l'insurrection déclenchée, puis fit marche arrière quand l'action armée devint effective. D'après l'auteur anonyme de la chronique « *Tarikh ad-dawla as-sa'diyya*, » il aurait même convenu avec les Espagnols que les révoltés seraient déportés au Maroc pour y repeupler la côte et former des troupes au service de la dynastie.
Voir également Terrasse (H), « *Histoire du Maroc*, » II, p. 181.

[52] Les édits d'expulsion visaient les Musulmans des différentes provinces. Le dernier avait un caractère général et impératif. Il enjoignit à tous les Musulmans, convertis ou pas, et même aux catholiques islamisés de gré ou de force, en un mot « à tous ceux qui, pour quelque raison et à quelque époque que ce fut, avaient été musulmans » de quitter immédiatement le pays.
Si les responsables de la tragédie des Andalous furent sévèrement dénoncés, certains historiens de l'époque coloniale applaudirent à la politique des rois espagnols.
Ecoutons de Grammont : « Ce qui doit étonner, c'est qu'on se soit résigné à supporter pendant plus de cent ans, malgré l'avis du grand Ximenès, la présence d'un million de Morisques en état de conspiration permanente à l'intérieur et à l'extérieur et qui mirent, à plusieurs reprises, le pays qui les tolérait à deux doigts de sa perte. Cette mesure ne fut donc qu'une nécessité publique de premier ordre et au lieu d'accuser les grands hommes d'état qui surent se résigner, à temps, à une amputation indispensable, on ferait mieux de chercher là une leçon et peut-être un exemple à suivre. » (*Histoire...*, p. 6, note 2).

[53] Le Maghreb central reçut des centaines de milliers d'Andalous « pleins d'ambition et bouillants du désir de trouver une compensation aux biens perdus, d'où l'hostilité implacable contre l'Espagne. »

[54] L'année même de l'expulsion des Espagnols du Penon d'Alger.

[55] R.A., 1880, p. 123.

[56] S.I.H.M., t. 1, (série Sa'adiens-France), p. 294. Lettre de Madrid, 19 décembre 1569.

[57] En 1569, Uldj 'Ali s'empara de Tunis occupée par les Espagnols.

[58] Grammont, lui, parle de 10 000 (Histoire..., p. 3).

[59] « *Ghazawât 'Arrûdj*. »
" جهز الليهم ستة و ثلاثين جفنا... و لما رأى أهل الجبل من الأندلس ما منح الله عسكر خير الدين من نصر نزلوا اليهم من الجبل ... و ذهبوا بهم إلى مدينتهم فرفعوا نساءهم و ما قدروا عليه مين الأموال فاتوا بها إلى النجف ... و ركب فيها عدد كثير و رجعوا إلى الجزاير ..."

[60] Probablement, originaire de Venise, Beylerbey deux fois : 1577-1580 et 1582-1585.

[61] Haëdo, « Histoire, » p. 193.

[62] Hasan Agha attaqua Gibraltar en 1539, Salah Raïs enleva Sakhrat Bâdis (le Penon de Velez) en 1551 pour mieux dévaster les côtes ibériques et Hasan Vénéziano s'en prit aux Baléares et à Barcelone en 1582. Les Raïs des XVIIème et XVIIIème siècles ne feront pas moins.

[63] Braudel (F), « *Les Espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 à 1577*, » R.A., 1928, p. 380.

[64] A.C.C.M., Série J 1351, Alger, le 12 juillet 1681.

[65] *Ephémerides*, R.A., 1874, p. 305.

[66] Az-Zahhar, *Mudhakkirât*, p. 76.

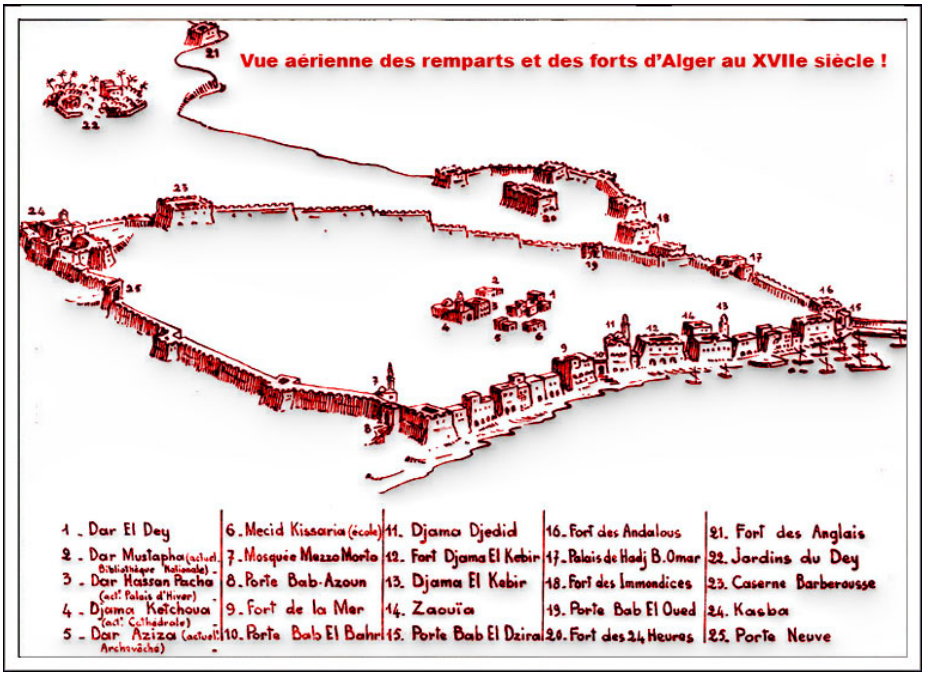
[67] Plantet, *Correspondance des Beys de Tunis*, octobre 1798, III, 365.

[68] R.A., 1874, p. 106.

[69] Az-Zahhar, op. cit., p. 149.

[70] Documents publiés par Devoulx sous le titre : « *Recherches sur la coopération de la Régence d'Alger à la guerre de l'indépendance grecque*, » R. A., 1856. La lettre porte le n° 4, pp. 135-136 (17 radjab 1238 / mars 1823).

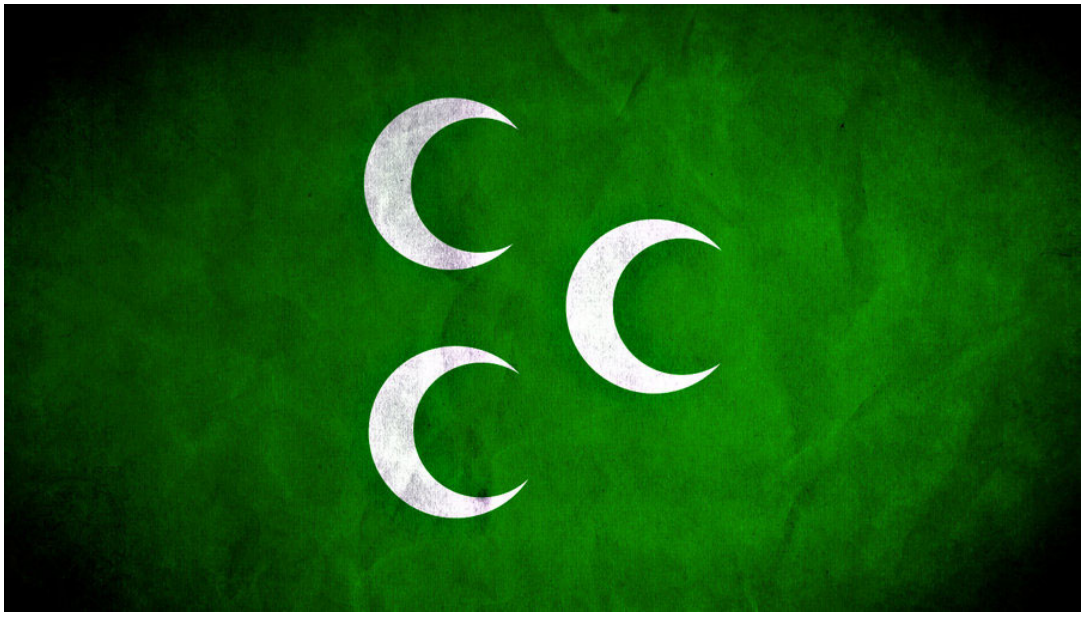
BACK NEXT



Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat

Al-Moujahidine Bahri



Drapeau des Ottomans

3. L'appui permanent au Sultan

Dans les immenses démêlés qui opposèrent l'Europe chrétienne au monde musulman, la Régence, au nom de la solidarité et des devoirs la liant au Sultan ottoman, s'impliqua dans presque tous les conflits armés.

Si le but avoué des croisés fut toujours « le désir d'apporter la croix et la vérité chrétienne au sein des pays où flottait le croissant, » la mission de la marine algérienne était de faire échouer ces plans et de défendre « Ardh al-Islâm. »

Le rôle de la flotte était double : tenir le secteur du bassin occidental et porter de rudes coups à l'ennemi juré de l'Islâm, c'est à dire l'Espagne, puisque les Ottomans enduraient beaucoup de difficultés en Orient[1]. Pendant des années, ils se détournèrent de la Méditerranée occidentale, laissant à la marine d'Alger la charge d'y maintenir une certaine suprématie navale. Ensuite, il fallait participer, aux côtés des flottes ottomanes, à des sièges ou combats contre les coalitions chrétiennes.

a) Prévéza (septembre 1538)[2]

Les origines de cette guerre sont assez obscures. La trêve entre la France et Charles Quint permit à ce dernier d'employer ses forces plus à l'Est en Méditerranée, contre les Ottomans. Le moment était favorable puisque Venise, inquiète de l'irruption musulmane dans l'Adriatique, rompit avec la Porte.

La coalition chrétienne ne comptait pas moins de deux-cents unités (galères, brigantins, frégates...) et soixante-mille hommes sous le commandement d'André Doria. Ferdinand de Gonzague, vice-roi de Sicile servait sous les ordres du fameux amiral.

Venise lança dans la bataille quatre-vingt grosses galères bien armées conduites par un vieux capitaine, Domingo Capelo. Les flottes musulmanes, commandées par Khayr ad-Dîn ne comptaient que cent-trente unités (galères, fustes, galions)[3] et vingt à trente-mille combattants.

Après s'être rassemblée à Malaga, l'armada rejoignit Venise, et de là, les eaux de l'Empire. La bataille allait s'engager dans cette « zone classique des chocs, » au débouché du golfe d'Arta.

Khayr ad-Dîn, disposant de forces moins importantes, fit ranger ses navires non loin de la plage, proue au vent et « attendit que l'ennemi ait développé son plan offensif afin d'œuvrer en conséquence[4]. » Puis, la flotte musulmane sortit de son refuge, formée de trois sections décrivant un demi-cercle prêtes au combat, l'escadre espagnole qui reprit ses positions de la veille, hésita à passer à l'attaque car Khayr ad-Dîn « n'est pas manchot, comme son frère. » Il attaqua avec une vigueur redoublée. Rapidement, il s'empara d'une galère vénitienne et d'une nef espagnole [...] mit une caravelle et deux fustes hors de combat « avec une facilité déconcertante. » Le reste, fuyant le feu, abandonna le champ de bataille... « alors, bien tranquillement, enorgueilli par son triomphe aussi rapide qu'inespéré, Barberousse met le cap sur la côte africaine sans qu'aucun de ses adversaires ait tenté de le poursuivre[5]. » Il remporta ainsi, sur le célèbre amiral espagnol la victoire « après laquelle le pavillon de Sulaïman flotta souverain sur toute la Méditerranée. »

La guerre de Prévéza eut des conséquences fâcheuses pour les croisés. Les Vénitiens se retirèrent de la coalition. Doria et Capelo se rejetaient les responsabilités de la défaite.

« La bataille [à l'époque où les Turcs faisaient trembler le monde] marque le point culminant de la puissance ottomane » affirme Jurien de la Gravière.

L'effet psychologique et politique de la déroute fut aussi considérable. La guerre de course connut une extension sans précédent. En 1540, une escadre vint piller Gibraltar. Les chrétiens restèrent paralysés devant leurs adversaires jusqu'à Lépante. La débâcle de Charles Quint devant Alger en 1541 allait encore décourager les tentatives ennemies.

b) Djerba (1560)

'Uldj 'Alî, Beylerbey, avec Darghût (Dragut) et Piali Captan Pacha mirent le siège devant Djerba, occupée par les Espagnols. Les vaisseaux de la Ligue arrivèrent à la rescousse et ce fut, là aussi, un déploiement de bannières et de drapeaux de toute la chrétienté.

La flotte musulmane, admirablement commandée par des marins de valeur, connaissant les lieux et la tactique de l'adversaire, donnait en plein sur les bâtiments chrétiens. Ce fut alors le désastre naval que ni Philippe II, Roi d'Espagne qui voulait frapper Tripoli et déloger Dragut de Gozzo pour dégager les Chevaliers de Malte, ni le Duc de Medina, Juan de la Cerda, vice-roi de Sicile, commandant l'expédition n'oublieront si vite. En effet, dix-neuf galères et quatorze transports furent coulés ; cinq-mille soldats capturés.

« Adieu l'Italie et triste toute la chrétienté » dit une lettre de Rome du 22 mai 1560, annonçant le désastre subi par le Duc de Medina.

c) Le siège de Malte (1565)

L'île était aux mains des Chevaliers depuis une vingtaine d'années. Solidement fortifiés, ces derniers écumaient le bassin oriental de la Méditerranée et infestaient les côtes musulmanes. Leurs coups de main, de plus en plus nombreux et audacieux rendaient nécessaire une action décisive contre eux. Le siège de Malte devenait urgent et capital.

La mission échut à 'Uldj 'Alî, Darghût et Piali Mustapha, successivement commandant les flottes algérienne, tripolitaine et ottomane. Les forces combinées s'élevaient à 45.000 hommes, 180 galères et 63 pièces de siège.

Devant l'imminence du danger, Jean de la Valette, Grand-Maître de l'île, reçut aide et secours de l'Europe. Les galions de Malte transportèrent en Italie, femmes et vieillards et en ramenèrent armes et provisions. En même temps les travaux de défense furent entrepris. Un système de communications fut établi entre le Château Saint-Ange, Gozzo et la ville. Maltais, Français et Italiens formaient un corps de soldats, solidement retranchés dans des forteresses protégées elles-mêmes par des obstacles

infranchissables[6]. »

Le 18 mai 1565, les galères musulmanes vinrent jeter l'ancre dans la baie de Marsa Sirocco, non loin de la Valette. Les combats furent d'une extrême violence. L'emblème islamique flottait déjà sur le fort Saint Elme, lorsque Darghût fut tué. 'Uldj 'Alî donna aux opérations une impulsion nouvelle. Malgré l'arrivée, le 29 juin, d'un important secours chrétien, en hommes et en armes, les Musulmans poussaient au milieu des dangers et des obstacles, l'investissement de la place. Le feu meurtrier des canons causait les plus grands ravages.

Venant d'Alger, Hasan ibn Khayr ad-Dîn[7] arriva devant l'île, le 8 juillet, à la tête de 28 voiles et 2 500 combattants choisis et qui s'appelaient eux même « les braves d'Alger. »

L'honneur du premier assaut contre la presqu'île Saint Michel revint à ces derniers. Malgré une chaleur torride, les difficultés à traîner de lourdes pièces dans des chemins accidentés et les positions favorables dont jouissait l'ennemi, les combats furent acharnés et les pertes élevées.

Ecoutons Ch. Paul faire le récit des batailles : « Les scènes de carnage abreuvaient la mer de sang [...] cette fois, ce sont les braves d'Alger la Guerrière que les Chevaliers ont eu à combattre. Le fils de Khayr ad-Dîn dirige lui-même ses intrépides pirates. Il les encourage de la voix et de l'exemple et leur communique une telle ardeur que du premier choc leurs enseignes parurent au sommet du parapet [...] C'est de part et d'autre, une fureur égale. On se voit, on se parle, on se saisit, on se pousse, on lutte l'épée et le poignard à la main[8]. » Plusieurs fois les Algériens plantèrent leurs étendards sur l'éperon Saint Michel.

Le siège dura quatre mois sans diminuer de violence, puis il fut levé. Une partie de la flotte quitta précipitamment Malte pour se porter au secours de Mahdiya occupée par les chrétiens.

d) Lépante (1571)

La mort de Sulayman, en 1556, n'arrêta pas la poussée ottomane en Europe et en Méditerranée où la menace était la plus grave pour la chrétienté[9]. Le Pape organisa une coalition formée de l'Espagne, Venise et Gênes contre les Ottomans.

Les historiens ne sont pas d'accord sur les forces qui allaient s'affronter, la flotte islamique comprenait 208 galères. L'escadre algérienne, sous les ordres de 'Uldj 'Alî se distingua tout particulièrement.

Les croisés avaient à leur tête Don Juan d'Autriche[10] et le Doge Sebastiano Vemier. Leur flotte nombreuse avait des unités nouvellement lancées. Elles entraient en scène pour la première fois. Les galéases étaient des bâtiments plus hauts sur l'eau que les galères. D'une longueur de 70 mètres sur 16 de large, elles disposaient de deux ponts, l'un pour les rameurs, l'autre pour les canonniers. Elles étaient dotées d'une artillerie très puissante à l'avant et sur les flancs « ce qui leur permit de rompre la ligne de combat des galères adverses, puis au milieu de celles-ci, d'exercer d'effroyables ravages. »

La bataille s'engagea à Lépante[11], le 7 octobre 1571 (17 djûmâma I de 979) avec un acharnement inouï. Les flottes s'étaient accrochées, emmêlées les unes aux autres. On en vint au corps à corps, et la tuerie devint un carnage.

Une indulgence[12] plénière fut promise à chaque soldat chrétien. Une armée de religieux criaient aux équipages : « Pas de paradis pour les poltrons ! »

L'engagement prit aussitôt une tournure défavorable pour les Musulmans. A l'exception de l'escadre algérienne, efficacement commandée par 'Uldj 'Alî, qui réussit à se dégager sans grande perte, le reste de la flotte fut coulé ou capturé Les causes de la terrible défaite sont à chercher dans les mauvais préparatifs. Les galères furent armées rapidement et avaient à bord beaucoup de novices et de nombreux spahis, peu formés à la guerre sur les flots[13].

Cette première victoire des chrétiens sur mer combla l'Europe, mais l'euphorie fut de courte durée. Lépante demeura le siège d'un sandiak-bey jusqu'à 1587. Une nouvelle flotte fut très vite constituée[14]. Devant cette résurrection de la marine ottomane, les Vénitiens furent contraints de signer un traité même défavorable[15]. « Vous nous avez coupé la barbe, dit le Grand Vizir à l'Ambassadeur de Venise, elle repoussera plus drue ! » Avec la nouvelle flotte, la course reprit au grand désespoir des ennemis. Les milliers de morts de Lépante étaient morts pour rien [...] Trois ans plus tard, la défaite sera effacée à Tunis[16]. »

La bataille de Lépante avait prouvé le mordant et les prouesses des galères d'Alger. Au combat, elles se comportèrent admirablement ; au moment du repli, elles se retirèrent intactes. La précision des manœuvres, le sang-froid et le courage des marins firent bonne impression[17].

e) Le dernier round de Tunis (1574)

La présence espagnole en Tunisie était intolérable pour les dirigeants de la Régence[18].

'Uldj 'Alî reprit la politique instaurée, jadis, par Khayr ad-Dîn en portant la guerre en Tunisie. Il fallait venger l'humiliation de 1571. Les forces combinées d'Alger, de Tripoli et de Constantinople enlevèrent, coup sur coup, la Goulette et Tunis. Les Espagnols en furent chassés, cette fois, définitivement. Les Hafcides laissèrent le pouvoir aux Turcs.

Le verrou par lequel Philippe II espérait fermer la Méditerranée occidentale au nez des Ottomans venait de sauter.

f) La guerre contre Venise (1630)

Dès son entrée en conflit avec la République, le Sultan Mourad IV réclama l'aide de la marine algérienne.

Une vingtaine de galères bien pourvues, firent voiles vers l'Archipel, sous les ordres du fameux 'Alî Bitchin. Sur sa route, l'escadre frappa durement les côtes de l'Adriatique, mais le mauvais temps l'obligea de chercher refuge dans le port de Velone, port de l'Empire ottoman. Le séjour y fut assez long. Les Vénitiens la surprirent avec succès. Comment s'expliquer un tel désastre ? Le moment choisi par l'adversaire était à son avantage. Plus de la moitié des équipages étaient à terre. Ceux restés à bord, entassés les uns contre les autres, ne purent ni manœuvrer ni se servir efficacement de leur artillerie. On passa de la panique à la débâcle. De nombreux officiers algériens furent capturés. 'Alî Bitchin parvint à fuir avec quelques-unes de ses unités, après avoir laissé, sur le champ de bataille, des centaines de tués et une bonne partie de sa flotte[19].

On parle de huit galiotes. Les Tunisiens en perdirent autant. La triste nouvelle parvint à Alger le 27 djumâdâ I 1048 (26 septembre 1638).

La Régence ressentit lourdement le poids d'une telle défaite. On dit que la *taïfa*, malgré sa détermination légendaire, ne se releva jamais totalement de ce rude coup.

Lors de la guerre entre l'Empire ottoman et l'Autriche (1714-1718), Venise se trouva, naturellement, aux côtés de cette dernière. La marine d'Alger apporta un concours autrement plus efficace. La guerre de course asséna tant de coups au commerce vénitien qu'il cessa presqu'entièrement.

g) Russes et Grecs contre les Ottomans (1770-1820)

« J'incendierai l'Empire Ottoman des quatre côtés à la fois » disait Catherine II de Russie. Après le démembrement de la Pologne, elle se tourna vers le Sud, vers la Méditerranée.

Dès que le Sultan Mustapha ibn Ahmad[20] entra en conflit armé contre ses voisins, le Dey Muhammad pacha dépêcha, en Orient, une escadre bien armée, sous l'autorité du Raïs 'Alî ibn Yûnas, qui resta cinq ans au service de Constantinople. Une deuxième, commandée par al Hadj Muhammad rejoignit, à son tour, la zone du conflit.

Quand 'Abd al Hamîd succéda à Mustapha, le danger russe était toujours menaçant. Le Dey d'Alger envoya « ad-dûnanma ath-thâlitha » (la troisième escadre) dont le chef était al Hadj Sulaymân.

Un contemporain, az-Zahhar, nous fait le récit des événements : « A leur arrivée dans les îles (l'Archipel), ils se heurtèrent aux bâtiments grecs appelés « lanbrô. » Ils leur firent une chasse très sévère. Le Sultan y avait dépêché, auparavant, ses navires pour les combattre mais sans succès.

Lorsque Dieu a voulu que Sa promesse soit tenue, Il les (les Grecs) mit en face de nos navires près de Cira. L'accrochage fut très dur. Le Raïs Salah était à bord de la grande « chatiya. » Il s'approcha de la frégate grecque et, dès l'abordage, les Musulmans, le sabre à la main, se jetèrent sur l'ennemi, dont une partie prit la fuite. La frégate fut capturée [...] les autres bâtiments poursuivis et brûlés. Les Grecs avaient fait périr beaucoup de gens, à tel point que les bateaux de commerce ne sortaient d'Alexandrie ou de Smyrne qu'escortés par « al-Kanbrî. » Ils ne pourront plus inquiéter les Musulmans[21]. Puis, les unités algériennes se dirigèrent vers Istanbul. Arrivées dans les Dardanelles [...] les Raïs accrochèrent sur les mâts les Grecs pirates [...] firent flotter les étendards, tirèrent au canon jusqu'à l'arrivée [...] l'optimisme gagna les Musulmans, les gens sortirent pour voir les bâtiments algériens [...] C'était un jour de fête [...] On priait pour que triomphent les Algériens [...]

Ensuite, on apprit que la flotte russe était entrée dans le port de Djankala. Les Algériens y accoururent et y mirent le feu[22].

h) La rébellion grecque

Le règne du Sultan Mahmûd (1808-1839) fut celui des révoltes généralisées et des tensions provoquées par la Russie et certains Etats européens.

L'insurrection grecque éclata au grand jour, en 1820. Des renforts en hommes et en armes parvenaient, sans interruption, aux rebelles En 1821, on signalait à Marseille « l'arrivée massive d'Allemands volontaires pour combattre aux côtés des Grecs. » On signalait, également, le départ des Grecs réfugiés en Suisse[23]. Des Polonais se joignaient aux groupes.

La guerre ne pouvait se passer de la contribution de la flotte algérienne, d'autant plus que les Ottomans avaient essuyé de nombreux revers.

L'assistance au Sultan commença dès 1820. Dix bâtiments quittèrent la Régence, puis six autres avec l'armement nécessaire. Ils étaient confiés à Hadj 'Alî Raïs. Hadj Khelîl, de Smyrne, dans une lettre adressée à un haut fonctionnaire d'ici met en relief la valeur et la renommée des combattants algériens : « Dans ce pays, tous les Musulmans, d'accord avec les chrétiens, n'ont qu'une voix pour le compte de votre Régence victorieuse. Ils proclament tous, le courage et la capacité guerrière dont vos champions ne cessent de donner des preuves éclatantes sur mer comme sur terre, et qui leur ont fait vaincre toutes les nations. Tous les Musulmans prient donc le Dieu Glorieux de faciliter l'arrivée de vos navires et tous guettent leur venue matin et soir[24]. »

En octobre 1821, le capitaine Treve, venant d'Alger, déclarait à Marseille que « toute la flotte du Dey était disposée pour courir sur les Grecs[25]. »

La population d'Alger suivait, avec une particulière attention, les événements de Grèce et l'activité de la flotte : « On attendait les nouvelles des bâtiments qui étaient partis [...] jusqu'au matin du 7ème jour de râhï al awal quand arriva le captan Ahmad al-Haddâd, que Dieu ait son âme, sur un navire capturé et rendit compte au Dey de tout ce qui s'était passé [...] dont la prise par les Algériens de seize bâtiments grecs [...]. La mission avait duré deux ans et trois mois[26] et avait engagé douze fois le combat ; elle déplora de nombreux tués et perdit deux navires. »

Peu de temps après, le Khâznadjî de la Régence, Ahmad ibn Muhammad adressait à un fonctionnaire de La Porte ces mots : « Le Prince de la Régence d'Alger (Djazaïr al-Gharb) a fait prendre la mer aux navires de la Régence victorieuse avec ordre de rallier la flotte de la Sublime Porte. Puisse Dieu accorder la victoire et le succès à la flotte ottomane, aux navires de la Régence et à la nation de Muhammad[27]. »

Plus la guerre durait, plus l'engagement de la marine de la Régence s'accentuait. Hadj 'Alî Koptan de l'escadre algérienne, écrivant au Dey, lui confiait : « La flotte est dans les Dardanelles par ordre supérieur. Le brick commandé par Hadj Slimane Koptan est arrivé. Les sept autres navires sont allés à Constantinople pour y être réparés et mis en état de tenir la mer [...] Nous sommes à el-Mérara. En cas d'urgence, nous sommes désignés pour partir les premiers[28]. »

Le Gouverneur des forteresses Mtoun (Modon) et Keroun (Coron) assiégés par les rebelles fit parvenir au Dey exprimant que « le vœu de l'impuissant signataire de la présente serait d'obtenir [...] une manifestation de votre générosité sans bornes, qui aurait pour résultat de soulager des personnes qui sont dans la détresse[29]. »

En 1824 (15 cha'bân 1240), le gouvernement consentit des efforts exceptionnels pour honorer ses obligations. Huit navires de guerre partirent combattre, en escadre, les Infidèles maudits sous les ordres de Mustapha Batchalî Raïs et de Hadj 'Abd Allah, chef de troupe.

En septembre de la même année, on annonçait au Sultan un autre envoi : « Dans quelques jours, dit la lettre, nous allons vous procurer aussi vite que possible, cinq bateaux armés. De même, nous souhaitons, l'hiver prochain, préparer de grands navires pour aider la flotte ottomane à déjouer l'intrigue des insurgés. »

L'année d'après, deux corvettes, deux bricks et deux goélettes sous les ordres de Mustapha Raïs, furent envoyés dans les zones d'opérations. « Nous avons quitté Alger, le 4ème jour de Ramadhân et dix-huit jours après, nous étions arrivés, sains et saufs, à Navarin où nous avons rallié la flotte de la Sublime Porte[30]. »

Jusqu'en 1827 et même après, Alger restera aux côtés du Sultan malgré les menaces qui pesaient sur elle. Quelques jours avant le fameux blocus, deux grosses frégates furent expédiées en Méditerranée orientale pour soutenir La Porte. Cette assistance permanente, malgré la difficulté croissante, fit dire à Beaudicour qu'Alger « était devenue le plus ferme appui des Sultans de Constantinople. Aucun événement ne s'accomplissait sur le bassin de la Méditerranée sans que les corsaires algériens y prissent part. La force principale de toute la Marine ottomane reposait sur eux[31]. »

Chapitre Dix-Sept

LA GUERRE DE COURSE

« *C'est la mer qui a fait l'histoire, la fortune et la puissance d'Alger* »

(Lespès, *Alger*, p. 27)

I - DE LA COURSE EN GENERAL

Les accusations, les campagnes, les condamnations et l'exclusive jetées sur les Maghrébins à propos de course ou de piraterie avaient fait trop d'adeptes parmi les chroniqueurs et les historiens européens. Reprendre le sujet et renouveler les questions nécessite un patient travail de recherche, afin de rejeter les préjugés qui mettent au compte seul des Musulmans, en général, et des Algériens en particulier, « les déprédations des corsaires de la Méditerranée. »

La course ne date pas du XVIème siècle. Elle ne fut nullement une spécialité algérienne.

« S'il y a un domaine, écrit Deschamps, où la suprématie des Aryens apparaît incontestable, c'est bien celui de la piraterie [...] c'est avec les Européens que la piraterie apparaît clairement, pour la première fois, dans l'histoire[32]. »

Après l'arrivée des Turcs dans le Maghreb central, la course devint, pour de multiples raisons que nous verrons plus loin, l'activité maritime la plus populaire.

Les nombreux exploits couronnés de succès suscitèrent alors un émoi grandissant dans toute la chrétienté. La peur, la haine et le désir de vengeance avaient gonflé les faits en les dénaturants. Toute une littérature que l'histographie avait prise en compte, sans discernement, n'est en réalité qu'un procès, mille fois répété, d'une activité courante à l'époque.

L'histoire de l'Algérie moderne devint l'histoire de cette drôle de guerre. Les auteurs, tombant tous dans les mêmes excès et les mêmes erreurs, furent victimes d'un mal très répandu en Europe : l'algérophobie.

Pour bien étudier la course algérienne, il importe, avant tout, de faire des mises au point grâce aux documents d'archives volontairement inexploités. Notre but n'est ni de rehausser nos corsaires, ni de les laisser traiter de brigands.

A - Piraterie et course

Dans de très nombreux documents et textes, la guerre de course est appelée piraterie. Une confusion, délibérément maintenue jusqu'à la fin de la Régence, consistait à ne donner aux Moujâhidines sur mer, que le qualificatif de pirates.

Une mise au point s'avère indispensable. Piraterie et course ne sont pas à confondre ! Si au départ, il était difficile de faire une nette distinction entre guerre navale, course, piraterie, coup de main, règlement de compte... les usages et conventions ont vite fait ressortir les caractéristiques de chacune de ces activités[33]. »

Le pirate court les mers pour son propre compte, en dehors de toute responsabilité. C'est un brigand à main armée, un malfaiteur plus qu'un soldat, un razzieur des mers « jouant sa vie et apportant le malheur aux gens d'autres pays (Homère). » C'est un homme sans foi ni loi. Il n'a ni patrie ni pavillon si ce n'est un drapeau noir avec deux tibias croisés et une tête de mort. S'il ne revient pas « on n'a perdu que lui. » Pour lui, l'aventure est sur mer, la fortune aussi.

Le navire des pirates portait quelques fois des bordages peint en noir avec un cordon blanc.

Anciens Grecs, Vandales, Vikings, Normands et bien d'autres furent des pilleurs remarqués.

Au début du XIXème siècle, il était question, à plusieurs reprises, de bâtiments forbans dans l'Adriatique, les îles grecques ou la côte catalane, causant au commerce de France des dommages considérables. Plusieurs navires y étaient retenus dans les ports par crainte d'être enlevés ou pillés... les pirates étaient anglais.

En octobre 1807, le commandant de la Santé signalait à MM. du Commerce le cas de la chaloupe du capitaine Etienne Chavelly, de la Ciota, commandant « Le Saint Joseph… » Parti d'Arles avec un chargement de blé et de légumes, il fut arrêté par un bateau sans pavillon monté par sept personnes de différentes nations (Grecs, Espagnols, Italiens, Anglais) lesquels armés de sabres et de poignards, les firent descendre dans une chambre où ils furent gardés à vue. Vers minuit, ces pirates les firent monter sur le pont où après les avoir visités scrupuleusement et dépouillés même de leurs vêtements, ils les congédièrent avec leur chaloupe[34].

Les pirates anglais attaquaient des navires anglais. En 1819, le brick « William, » capitaine Christopher Delane, parti de Liverpool avec des expéditions les plus régulières et destinées pour Smyme, attaqua un bâtiment de sa nation, à la hauteur d'Alicante, s'en rendit maître après avoir jeté l'équipage à fond de cale et prit les marchandises à sa convenance[35].

Les forbans espagnols étaient légion, également.

Une lettre du commissaire des relations commerciales de la République, à Palma, adressée aux citoyens membres du Conseil de Commerce de Marseille révèle : « Le porteur du courrier qui arrive de Barcelone assure, qu'à son départ de cette ville, on y avait des avis certains que plusieurs bâtiments pirates courant sur tout pavillon, infestent ces mers. On croit que la plupart de ces armements sont montés par des Grecs […] Le soupçon que ceux dont on a eu avis sont composés de Grecs, paraît n'être point dénué de fondement. De tout temps, les îles grecques ont été fertiles en pirates[36]. »

⊙

⊙ ⊙

En été 1820, un bâtiment espagnol fut pillé par une polacre grecque.

La course, par contre, était une forme de guerre décidée par le gouvernement. Le corsaire est un combattant régulier, un franc-tireur de la mer. Il ne s'attaque qu'aux navires ennemis de la nation dont il détient une commission régulière et dont il doit battre pavillon. La course est donc une branche de la marine de guerre et, le corsaire, le milicien de la mer dûment chargé de courir sur les bâtiments ennemis en temps de guerre, seulement. Son navire est un bâtiment de combat. Il ne saurait être un bandit, un voleur ou un hors la loi.

La course a été définie par les Européens comme: "Une agence temporaire et spontanée au moyen de laquelle des individus étrangers au service de l'Etat acquièrent, momentanément le droit de s'armer, sous son pavillon, de poursuivre le commerce illicite et de faire des expéditions à leurs frais, à leurs risques et à leur profit. Dès lors, et dans la durée de l'engagement en vertu duquel ils ont acquis ce droit, ces armateurs cessent d'être des hommes privés, leurs armements font partie des forces de l'Etat[37]. »

Un autre document de 1816 dit que : « Dans les règlements de la course, tout est prévu ou tout doit l'être. Il est depuis longtemps établi que la guerre maritime ne s'adresse pas à l'ennemi seulement et que les neutres aussi sont exposés à ses rigueurs, lorsque leur navigation et leur commerce agissent d'une manière irrégulière et partiale et servent aux vues de l'ennemi[38]. »

B - Ancienneté de la chose

A lire les plumes prolixes des Européens au sujet de l'Algérie sous les Ottomans, on croirait que le fléau date du XVIème siècle, seulement. Le passé lointain des riverains avait déjà connu une telle activité. La mer était alors un champ libre et « sans loi. » Personne n'était en mesure d'imposer ou d'appliquer des lois en vigueur sur terre. Distinguer le marchand du pirate et ce dernier du guerrier était difficile. Tout le monde s'armait et tous attaquaient sans scrupule et sans honte.

Les premiers Grecs étaient tous pirates, dit Montesquieu[39]. Les anciens voyaient ce genre de méfait avec une autre optique. Ecoutons Thucydide : « Dès que les Grecs et les Barbares se mirent à parcourir les mers, ils s'adonnèrent à la piraterie sous la conduite d'hommes puissants et ce métier n'était point honteux, mais il passait pour honorable[40]. »

Les premiers temples et les dernières églises qui y furent élevées étaient construites avec les produits de la piraterie.

« Sur chaque bâtiment grec pirate, écrit Laborde, il y avait un prêtre qui présidait au partage du butin et retenait la part destinée à l'Eglise. Il surveillait également l'observation exacte des jeûnes et des prières[41]. »

Jules César fut capturé, en mer, par des Siciliens en 78 avant J.C. Les Vandales et les Catalans infestèrent tôt la Méditerranée. Dès le XVème siècle, les Vénitiens faisaient face à un renouveau de la piraterie dalmate. Les Baléares, reprises par les Catalans, devinrent un des repaires les plus dangereux du brigandage. Un marchand de Raguse, du XVème siècle, Beneditto Cotrugli, affirme que « tous les Génois qui étaient appauvris par les revers de fortune, se faisaient pirates[42]. »

Si dans l'éthique de nos jours et les législations modernes, la course apparaît comme un crime de droit des gens, aux yeux des anciens, elle était une simple activité maritime, comme la pêche est une occupation toute à fait normale, liée au développement du commerce et des échanges.

C - L'Europe et la course

Loin de diminuer, avec les progrès de la civilisation, la course bien au contraire, prit de l'ampleur. A partir du XVIème siècle, les guerres, les rivalités commerciales et les crises religieuses lui donnèrent un sang nouveau. Derrière les idéaux se cachait le profil. Aussi, les Rois, les Papes, les Princes, les riches, les moins riches, les marchands en vivaient ou en tiraient bénéfice. Devenue l'auxiliaire de la guerre, cette calamité attira Anglais, Français, Hollandais, Espagnols, Portugais et Italiens. Mieux encore, l'institution fut protégée et encouragée.

« Au XVIème siècle, constate Deschamps, les pépinières des pirates sont deux nations riveraines de l'océan : la France et l'Angleterre[43]. »

Francis Drak, corsaire anglais du XVIème siècle, attaquait sous pavillon usurpé, les escadres sans distinction, ravageait les côtes, s'emparait des navires marchands et en jetait l'équipage par-dessus bord. Des officiers anglais se distinguèrent par une cruauté sans pareil en mettant à mort les captifs espagnols de l'invincible Armada[44]. A leur tour, les Espagnols faisaient subir aux gueux de la mer des Pays Bas, les pires des tortures et les décapitaient ensuite. Leurs têtes étaient salées et promenées dans des paniers. Compen, corsaire hollandais, après avoir travaillé pour le compte de son gouvernement, choisit Safi et Salé, pendant des années comme ports d'attache. Il aurait fait, selon ses contemporains, plus de trois cent cinquante prises entre 1624 et 1625.

La course intereuropéenne avait éprouvé toutes les nations maritimes. La France, tout en subissant les coups de main de ses adversaires, se lança dans la course. Anglais, Flessingois, Espagnols ou Grecs portèrent de rudes coups au commerce français. Une longue série d'actions marqua les XVIIème et XVIIIème siècles et même les premières années du XIXème.

En 1694, l'Amiral Russel franchit le détroit de Gibraltar avec quarante-cinq vaisseaux de ligne pour croiser, quelques temps, en Méditerranée. Ses interventions furent telles que Pontchartrain, dans sa réponse à MM. du Commerce qui sollicitaient une déclaration de guerre à l'Angleterre et l'envoi de vaisseaux croiser « des îles Saint Pierre au canal de Malte, » leur disait que les fonds manquaient et que la priorité était donnée à la défense des côtes d'Espagne et de France. Il suggéra à la Chambre de Marseille « d'y entrer et charger de l'armement de quelques vaisseaux pour la course » qu'il proposerait volontiers au Roi de leur accorder « aux conditions les plus avantageuses » que l'on peut désirer. « Je vous exhorte, leur dit-il, de faire une sérieuse réflexion[45]. »

En 1705, arrivait en Méditerranée, une flotte anglo-hollandaise, toujours par le Détroit. La Chambre de Commerce vota, la même année, « une gratification de dix mille livres aux armateurs particuliers qui captureront le corsaire flessingois « La Perle » et les autres de la même nation qui causent les plus grands dommages aux bâtiments de commerce naviguant dans ces mers[46]. »

On déplora, en mai 1793, la prise d'un treizième navire français venant des colonies par la division anglaise qui croisait dans le détroit[47].

Quand l'insurrection grecque se déclencha, les pirates de ce pays frappèrent durement le commerce français d'une façon particulière. Dès l'été de 1824, parmi les actes hostiles, le plus spectaculaire fut celui perpétré contre la bombarde « La jeune Rose Mélanie. »

Le brigandage grec avait fait, en trois ans, plus de quarante prises sur les Français. Les équipages étaient molestés et le commerce désorganisé. Il fallait attendre 1828, date de l'occupation de la Morée par les Français, et la constitution d'un gouvernement grec pour que de tels actes cessent[48].

L'Espagne autorisait dans ses ports, le jugement et la vente des navires capturés par les Français, assurant que cette vente constitue un acte de commerce régulièrement autorisé et laissait aux Anglais, la faculté de jouir des mêmes droits. En effet, ces derniers entretenaient des bâtiments de guerre, plus des armements en course très actifs, ce qui entraîna les plaintes du Bey de Tunis, de la République des Sept Iles, de l'Espagne et de la Sardaigne. Les capitaines qui avaient la chance d'opérer plusieurs prises, assuraient leur fortune. Certaines stations jouissaient de la réputation d'être fort lucratives. Lors des guerres avec l'Espagne, on capturait des galons chargés de numéraires ou de marchandises précieuses. Les prises s'en allaient à Malte ou à Gibraltar, où elles étaient jugées par un tribunal de l'Amirauté. Au début du XIXème siècle, Nelson recevait sa part. Plusieurs fois, les prises anglaises étaient ramenées à Alger pour y être vendues[49].

Dans une lettre de Napoléon à son ministre Decres, il est prescrit à ce dernier : « Le 13 (août), le Danemark a déclaré la guerre à l'Angleterre. Expédier un courrier à Toulon et Gênes pour que les bâtiments danois soient retenus dans ces ports afin qu'ils ne tombent pas au pouvoir de l'Angleterre[50]. »

Dans les traités de paix et de commerce conclus avec Alger, les puissances chrétiennes y avaient prévu des articles garantissant la sécurité de leurs prises.

Le traité algéro-danois de 1746 stipule dans son article 10 : « Lorsque quelque vaisseau de guerre danois entrera dans quelque port de la dépendance d'Alger, avec une prise ou avec une marchandise, personne ne leur causera aucun dommage, au contraire, il sera permis d'en disposer suivant leur volonté ou de les vendre ou de les ramener avec eux. »

Le traité avec la ville de Hambourg, signé le 22 février 1751, mentionne, lui aussi, que : « Si les vaisseaux armés en course de Hambourg venant dans les ports d'Alger ou dans les autres ports de la dépendance de ce royaume, y amenant des prises qu'ils auront faites sur leurs ennemis, on ne pourra les en empêcher et il leur sera permis de vendre les dites prises ou de les emmener à leur volonté. »

Les Vénitiens quant à eux, par le traité de 1763, avaient obtenu du Dey que : « Si les bâtiments corsaires vénitiens conduisent dans quelques ports du royaume d'Alger, quelque prise et y apportent aussi les effets de cette prise, personne ne s'y opposera et ils disposeront à leur gré de ces effets, soit en les vendant ou en les transportant ailleurs. »

D - La course française

Si la France a bien souffert de l'activité des corsaires européens, elle ne s'empêcha nullement de la pratiquer, à son tour, durant toute cette période.

Les édits royaux prescrivaient le cinquième du produit des prises au Roi. Les armements étaient sous la tutelle du Ministre de la Marine et des Colonies. Les corsaires étaient considérés comme des auxiliaires très précieux. Leurs prises payaient un droit de douanes à l'Etat. Un arrêt du Conseil du Roi, rendu le 4 février 1667 déclare « de bonne prise d'un navire anglais, capturé près d'Alicante par le Capitaine Avice De Lalande de Saint-Malo[51]. »

La course était réglementée. L'article 8 du règlement de 23 septembre 1676 précise que : « Les prises seront jugées suivant et conformément aux lois et ordonnances du royaume et aux traités faits par Sa Majesté avec les princes et les Etats Etrangers qui seront exécutés en ce qu'ils pourront déroger aux lois et ordonnances du royaume. » La même année, un Conseil des prises fut créé et présidé par l'amiral de France. Le Ministre de la Marine y assistait avec voix délibératrice.

Après bien des variations, la législation sur la course fut fixée par Colbert, en 1681, suivant un principe abandonné après avoir été longtemps appliqué, à savoir que : « Les navires et marchandises ennemis, quelque fut le pavillon qui les couvrit, étaient déclarés de bonne prise. Le renouvellement de cette disposition devait donner à la course un nouvel essor[52]. »

En 1743, 1780 et 1786 furent publiés d'autres édits et instructions sur la course et sur les droits que devait percevoir l'Amiral[53].

Cependant la course française a précédé la législation. Brantone, chevalier du XVIème siècle, écumait la Méditerranée centrale avec ses lieutenants Lassan et Saint Aubin. Il ne cachait point qu'il armait en course pour son propre compte. L'exemple venait d'en haut : le Grand Maître Parisot, exploitait deux galères et le Roi de Naples, très friand de prises, armait lui aussi.

En mai 1684, le Roi ordonna la capture de tous les bâtiments génois, la confiscation des marchandises et l'emprisonnement des équipages[54]. Quand le corsaire marseillais « Le Saint Victor l'Africain, » capitaine Parcon captura un vaisseau anglais de deux-cent-cinquante tonneaux et vingt-quatre canons[55], l'exploit fut rapporté avec une certaine fierté dans le Mercure Galant de décembre 1695.

« Après 1684, écrit La Roncière, Roi, princes, ministres et courtisans, tout le monde s'intéressait, sans rougir, à la course. A la cour d'amirauté de Brest, au jugement des prises, toute la cour semblait s'être donné rendez-vous : Marquise de Maintenon, Duc de Bourgogne, Duc d'Anjou, Prince de Conti, Duc de Maine... tous ces noms des grands sont portés par des frégates. L'évêque de Saint Malo y subvenait « en faisant porter à la monnaie le trésor des Eglises. » Le chanoine Duparc, Docteur en Sorbonne, en une consultation dogmatique établit la légitimité de la course « quand elle a pour objet le bien de l'Etat[56]. »

On osait même demander aux particuliers des comptes au sujet du produit provenant de la vente des esclaves. Pontchartrain, dans une lettre aux Echevins et Députés de Marseille disait : « J'envoie au sieur Brodait, copie que le sieur Ch.de Fuicourt m'a envoyée de la vente des négresses qui étaient sur les deux prises turques qui ont été faites, l'année dernière par le sieur Duquesne et comme il paraît par le compte qu'il reste entre ses mains, la somme de 3.954 livres, je donne ordre au sieur Brotard de vous faire remettre cette somme[57]. »

Quand le sieur Ferrand s'empara d'un navire tunisien, le Bey réclama un dédommagement en vertu du traité signé entre les deux pays. Pontchartrain retroqua que les corsaires français « font la course sous pavillon étranger ce qui n'est nullement défendu aux Français par le traité[58]. »

Le Roi de France prêtait souvent ses vaisseaux aux corsaires et aux organisateurs d'expéditions, moyennant une part des prises. La croisière contre Rio de Janeiro, en 1711, conduite par Duguay Trouin ne fut rendue possible que parce que le monarque avait fourni cinq vaisseaux totalisant trois cent-soixante canons, six frégates et trois-mille soldats[59].

Les armements en course, dont le nombre augmentait continuellement constituaient un placement, hasardeux certes, mais qui rapportait beaucoup. Seigneurs et grands personnages, alléchés par des gains fabuleux, formaient des associations et armaient des bâtiments. La princesse de Conti, la Duchesse et le Duc de Brancas, l'Abbé de Montalat et tant d'autres, en furent les bailleurs de fonds.

Si Tourville, d'Hocquincourt et Marigny armaient à leur compte, beaucoup d'autres écumeurs cherchaient des riches « ayant confiance dans le produit futur des captures pour avancer l'argent indispensable aux opérations. » Bien mieux, l'Etat apportait quelquefois son concours à ces armateurs en leur procurant des passagers dont il payait le voyage.

L'Europe si prompte à dénoncer la course algérienne, eut de célèbres corsaires. La France chantait les prouesses de Jean Bart[60], de Dugay Trouin, de Ducasse, de Doublet[61], de Cassard, de Saint Paul Herourt et dont certains avaient poussé leur entreprise jusqu'au Brésil et au Cap Vert.

« En Amérique et dans les mers du Nord, écrit Loir, nos corsaires Saint Paul, Duguay Trouin, Forbin, Ducasse et Cassard continuaient à ruiner le commerce de nos ennemis et portaient haut l'honneur du nom français. Coup sur coup, en 1703 et 1704, Saint Paul enleva trois vaisseaux de guerre hollandais, trois croiseurs de la même nation [...] En 1706, Forbin prit quarante-six vaisseaux de guerre et l'année suivante, il captura une trentaine de navires marchands[62]. »

Les gouvernements européens intervenaient parfois directement ou chargeaient leurs consuls à l'étranger, dans les affaires de partage de prises et défendaient âprement les intérêts de leurs sujets.

L'histoire du navire hollandais « La Marie » est révélatrice. Un corsaire de Saint Malo allait s'emparer, le 24 février 1706 dans le Cap Saint Vincent, d'un bâtiment hollandais de cent-vingt tonneaux lorsqu'un autre bâtiment de guerre surgit, battant pavillon hollandais. Il s'approcha de « La Marie » et vite, il arbora la flamme rouge : c'était un vaisseau algérien de trente-six canons, nommé « La Rose » et commandé par le Raïs Ahmad at-Touîl. Le capitaine de la frégate française revint sur les lieux et réclama sa part de la prise. Un désaccord suivi d'un bref engagement et voici le navire hollandais, sur le chemin d'Alger. Le 1er juin suivant, le Consul de France à Alger dressa un long mémoire dans lequel il exposa les arguments susceptibles de faire obtenir une part du revenu, au profit du capitaine de Saint Malo[63].

Jusqu'en 1707, la course française connut une certaine vigueur. Puis la situation politico-militaire du pays se dégrada. Le siège de Toulon par les Anglo-Hollando-Espagnols ruina le port qui

vendit ses bateaux, ses agrès, ses cordages rendant l'arsenal inactif. Les Anglais devinrent les maîtres de la mer et insultaient, à chaque occasion, les côtes françaises. La marine de guerre cessa d'exister. « Heureusement pour le roi, écrit O.Teissier, qui avait conservé de bonnes relations avec le Grand Seigneur qui donnait asile aux vaisseaux français dans ses ports et les puissances barbaresques demeurèrent fidèles observatrices des traités[64]. »

Pendant la seule guerre de succession d'Espagne et, pour le seul port de Dunkerque, le produit se chiffre par quatre vingt deux millions de livres pour mille six cent quatorze prises[65].

Rassurée de ce côté, la marine française, après 1710, se lança de nouveau dans la course qui fut d'ailleurs toute son activité.

« Ses produits remplaçaient ceux de son habituel commerce tellement anéanti que les négociations n'osaient aventurer leurs derniers bâtiments pour aller chercher, à l'étranger, le blé qui manquait. »

La même année, il se fit, avec les vaisseaux de Toulon vingt-six armements en course. Les consuls se transformèrent en auxiliaires et en informateurs des corsaires. Deux lettres du consul français à Livournes donnent une idée sur les préoccupations de ce diplomate.

« Il n'y a point, dit-il dans la première, de meilleures croisières pour les armateurs français que celle de Livourne, qu'il arrive continuellement un grand nombre de bâtiments ennemis en ce port et que deux frégates, bien armées, suffisent ces bâtiments d'y entrer et d'en sortir et faire beaucoup de prises[66]. »

Dans la seconde, il annonce : « Qu'on attend en ce port plusieurs vaisseaux ennemis de différents endroits, entre autres, un hollandais venant des Indes et qui est richement chargé. Le grand nombre d'armateurs français qu'il y a dans la mer d'Italie et les prises continuelles qu'ils font, ont répandu une consternation générale à Livourne. On n'y trouve plus d'assurance qu'à 28 ou 30%[67]. »

L'activité corsaire restera soutenue des décennies encore. Le consul de France à Alger notait en 1757 : « Les pirates algériens rapportent qu'il ne trouvent en mer que des Français, la plupart armés en course[68]. » Les zones d'opérations s'étendaient jusqu'aux côtes du Maghreb. En 1779, quatre navires anglais furent capturés par les armements français à quelques lieux d'Alger. Le Ministre de la Marine, M.de Sartines, dans sa réponse aux députés de Marseille écrivait : « J'ai reçu, Messieurs, votre lettre du 25 du mois passé contenant les détails qui vous sont parvenus sur la prise que M. de Flotte a faite aux environs d'Alger de quatre bâtiments anglais. Je vous sais gré de m'en avoir fait part, ainsi que de la satisfaction que cet événement fait éprouver au Commerce de Marseille, dont je suis fort aise que les navires aient quatre ennemis de moins à craindre[69]. »

Un projet de décret fut déposé en 1792 sur le bureau de l'Assemblée Législative préconisant « la suppression des armements en course et l'interdiction aux bâtiments de l'Etat, la capture des bateaux de commerce appartenant à des nations ennemis. » Le texte fut tout simplement repoussé[70].

Le XIXème siècle vit se poursuivre cette forme de guerre ? On lit dans une lettre de Napoléon, du 10 mars 1801, après la signature d'un traité avec la Régence : « La défense qui a été faite aux armements français de courir sus aux bâtiments d'Alger, de Tunis et de Tripoli doit toujours être observée[71]. »

L'Empereur s'était souvent fâché de voir les corsaires algériens s'en prendre aux bâtiments français. Il justifiait sa colère par une attitude morale admise au début du siècle. Mais voici ce qu'il écrivait à Decres en 1807 : « Il paraît qu'un grand nombre de spéculateurs anglais ont envoyé des marchandises à Montevidéo. Ces marchandises n'ont pas de débit ; si elles en ont, il est probable que les bâtiments reviendront chargés des produits du pays Je suis dans l'opinion que huit à dix frégates qu'on enverrait sur le derrière de Montevidéo, pouvant relâcher dans les possessions espagnoles ou portugaises, feraient de très bonnes affaires. Cela aurait l'avantage, si nous faisons la guerre au Portugal, de pouvoir faire un mal affreux au commerce du pays et de nous emparer d'un grand nombre de bâtiments. Faites-moi un mémoire là-dessus. Ces bâtiments pourraient même, s'ils le jugent convenable, envoyer leurs prises à l'Ile de France[72]. »

Un curieux procès :

Pendant qu'on menait avec tapage une compagne contre la Régence, au sujet de la course, les corsaires français se faisaient reconnaître des droits avec le concours de nombreux juristes qui prêtèrent leur talent et leur science.

L'affaire de « Trois Montrouge » commença en juin 1810. Le 27, un négociant de Marseille, le sieur Rougement, armateur du corsaire sus-indiqué, captura, après un bref accrochage, un bâtiment battant pavillon américain appelé « L'expectation, » capitaine Kitt. Comme les ports français étaient loin du lieu d'attaque, le capitaine décida de conduire sa prise à Alger, interprétant à sa guise, le droit garanti par les traités algéro-français. Alors qu'il était en route pour Alger, le voilà encore maître d'une autre prise : la galiote américaine « Le Hope. » Le 3 juillet, « Le Montrouge » et ses deux prises entrèrent dans le port. Le consul de France procéda à l'instruction prescrite par les règlements de la course. Mais le Dey fit saisir les deux prises et leurs équipages et les remit au consul des Etats Unis.

L'année d'après, le même corsaire captura un navire anglais, « Le Véridique » et l'expédia, également, à Alger. Et le Dey remit la prise au consul anglais. La colère atteignit son paroxysme à

Paris. On parla de spoliation[73].

Armateur et équipage présentèrent une requête contre le gouvernement d'Alger, en France, l'affaire fut portée devant le Conseil des prises[74] et... jugée ! Ecoutons les conclusions : « Considérant que Le Véridique avait été remis à ses anciens propriétaires, contre le droit des gens, les capteurs étaient fondés à réclamer du Dey la réparation du dommage causé par la restitution de la prise aux Anglais. Les prises américaines furent jugées par le Conseil d'Etat qui prononça leur confiscation[75]. »

L'impatience de l'armateur et de ses hommes amena le conseil des ministres à se saisir de l'affaire et des représentations furent faites auprès du Dey pour obtenir des indemnités...

Le procès traîna longtemps après 1830 ! Tenace et résolu, l'armateur adressa encore un mémoire suivi d'une consultation juridique de Jh. M. Delagrange, avocat à la Cour de Cassation[76].

L'attitude du Dey était dictée par les accords de neutralité. Dans cette affaire, il y avait également une infraction à la réglementation en vigueur, notamment celle du 4 juillet 1810.

Alger comme on le voit, n'avait nullement le monopole de la course. Avec un peu de bonne foi, on ne trouvera guère de différence entre cette ville et Alicante, Cagliari, Marseille, Gênes, Livourne ou Naples...

Les villes françaises avaient les mêmes activités que la capitale de la Régence. On a osé écrire au sujet de la course pratiquée par Saint Malo que « ce ne fut qu'un accident dans l'histoire de ces villes maritimes ! » Mais pourquoi refuser cette indulgence aux villes maritimes concurrentes ?

Dans les écrits occidentaux, les deux poids et deux mesures restent frappants. Quand le corsaire est chrétien, il n'est autre qu'un combattant delà foi, de la patrie... un soldat de Dieu, le champion d'un idéal... Il est la milice du Christ dont la raison d'être et le devoir impérieux est de faire la guerre au Musulman. Mais quand le corsaire est Musulman, alors il est le brigand, l'écumeur, le voleur, le violeur, le sanguinaire, le rapace, le diable, le pillard...

En réalité, la course était absolument et réciproquement pratiquée. Les deux camps, musulmans et chrétiens, se battaient et s'entretuaient. Le corsaire chrétien s'abattait sur les îles et villages côtiers de l'archipel, les côtes tunisiennes et tripolitaines. En Occident, l'inverse se produisit : le Musulman se vengeait et l'Europe ne voyait ou ne voulait voir que l'action de ce dernier. Elle vociférait quand elle était la victime mais applaudissait quand les Chevaliers de Malte ou ceux de Toscane s'attaquaient aux rivages ou aux navires musulmans.

« Nous croyons dit Mas Latrie, que la statistique des forfaits dont la Méditerranée a été le théâtre du XIIème au XVIème siècles, s'il était possible de la dresser, mettrait à la charge des chrétiens une quantité fort lourde dans l'ensemble des pillages et dévastations maritimes que nous rejetons trop facilement au compte des Barbares [...] si les chrétiens nous paraissent avoir plus souffert de la piraterie musulmane, c'est qu'ils avaient un commerce plus considérable et des côtes moins faciles à défendre[77]. »

Un projet de la répression de la course « barbaresque » vit le jour en 1814. En France, on lit dans le préambule : « Si les principes de justice et de loyauté sont reconnus dans la prohibition absolue de la course des Régences de Barbarie par les Européens, et s'ils sont consacrés au Congrès de Vienne, ils doivent l'être également dans celle de la course des Européens sur les Mahométans, principes qui nécessitent l'abolition de l'Ordre de Malte ou exigent sa régénération[78]. »

Braudel a su décrire le phénomène et l'étendre aux continents et aux sociétés. « La course, écrit-il, n'appartient pas à une seule rive, à un seul responsable, à un seul coupable. Elle est endémique. Tous les misérables et les puissants, les riches et les pauvres, les villes, les seigneurs et les Etats sont pris dans les mailles d'un filet tendu à la mer entière [...] l'aventure, d'ailleurs n'a ni patrie, ni religion, elle est métier, moyen de vivre[79]. »

[1] Conflits avec les Perses, guerres civiles, luttes contre Portugais dans l'Océan indien etc...

[2] Ville de Grèce, sur la rive septentrionale du Golfe d'Arta.

[3] On rapporte que les galères furent construites sur des plans de son invention.

[4] Prieur (P. A), « *Les Barberousse, corsaires et rois d'Alger*, » Paris, 1943, p. 170.

[5] Ibid. p. 175.

[6] Le Fort Saint Ange était édifié sur une langue de terre séparant le grand port de Marsa Muscieta.

[7] Pour la troisième fois Beylerbey (août 1562-janvier 1567).

[8] Paul Christian, « *Histoire des Marins*, » I, 313.

[9] Prise de Chio en 1566 et de Chypre en 1570.

[10] Fils naturel de Charles Quint et frère du roi Philippe 11.

[11] Port à l'entrée du Golfe de Corinthe qui sépare le Péloponnèse de la Grèce antique.
Sur Lépante. Lapeyre (H), « Les Monarchies européennes. » Ch. IX. pp. 199-212.

[12] Chez les catholiques, une indulgence est une rémission totale de la peine temporelle due aux péchés pardonnés.

[13] Bonne analyse de la victoire dans Lapeyre. « Les Monarchies, » p. 327.

[14] Il avait fallu cinq mois, seulement, grâce au système des ojakliks par lequel une région donnée fut chargée de fournir à un arsenal déterminé, un matériau donne pour la construction d'un navire.

[15] Voir E.I. (2), notice sur « *Bahriyya*, » t. 1, p. 877.

[16] Malgré le triomphe, l'unité de la chrétienté fut brisée. Elle était, en effet, minée par la poussée du nationalisme et l'égoïsme des Etats.

[17] Hubac. « Les Barbaresques. » p. 147. Sur les prouesses de 'Uldj 'Alî. Defontain Maxange, *Alger,* pp. 130-151.

[18] La longue rivalité entre Espagnols et Turcs de la Régence se termina par la victoire de ces derniers. Occupée d'abord par Khayr ad-Dîn, en 1534, puis par Charles Quint, l'année d'après, elle devint protectorat espagnol jusqu'à 1569. Chassé du pays, l'occupant y revint en 1573 pour quelques mois.

[19] Grammont, « *Histoire*, » p. 187 ; Playfair, « *Episodes*. » R.A., 1879, p. 434.
L'historien tunisien, Ibn Abî Dînâr al-Qayrawânî donne une version des événements presque identique :
" و في أول سنة من أيامه [الباي اصطفا مراد] جاءت غلايط الجزائر إلى تونس و كان عددها 8 و سقرت مع غلايط تونس و هي 8 أيضا انتصارا للسلطان في حرب أو لونية فحصرتها عمارة البندقية في مكان استحال الخروج منه فكان من رأيهم أنهم نزلوا إلى البرياجمعهم و من معهم من أسارى النهارى و أحرقوا الغلايط كلها و توجهوا إلى قسنطينة فأتعم عليهم السلطان بغلايط من عنده و رجعوا إلى بلادهم. و كانت هذه الواقعة سنة ثمان و أربعين و ألف ه (1048) ... "
المؤنس.مرا209.
Le désastre de Velone n'arrêta pas le concours de la flotte algérienne au Sultan : Dans une de ses lettres, le Consul Lemaire, rapporte, en 1690, que : « Les vaisseaux d'Alger qui étaient au service du Grand Seigneur sont arrivés, le 8 de ce mois, » (A.C.C.M. Série J 1354, Lettre du 11 décembre).

[20] Régna de 1757 à 1773.

[21] Az-Zahhâr, *Mudhakkirât*, pp. 28-30.

[22] En 1774.

[23] A.D.B.R. M6 - 12.

[24] Lettre du 3 chawâl 1236 (4 juillet 1821) présentée par Devoulx, R.A., 1856, p. 134.

[25] A.D.B.R. M6 - 12.

[26] Az-Zahhâr, *Mudhakkirât*. p. 148.

[27] Document présenté par Devoulx, R.A., 1856, p. 134.

[28] Ibid. Lettre du 27 radjah 1238 / 9 avril 1823.

[29] Ibid. Lettre du 13 ramadhan 1238 / 13 juin 1823.

[30] Ibid. Lettre du 27 chawâl 1240 / 13 juin 1825 ; Egalement, *Mudhakkirât*, p. 156.

[31] *La guerre et le Gouvernement d'Alger*, p. 97.

[32] Deschamps, *Pirates et Flibustiers*, p. 7.

[33] (Ibis) : Braudel, *La Méditerranée*, II, p. 161.

[34] A.C.C.M. Série MR 4.44.3 53.

[35] Ibid.

[36] Ibid. (*Piraterie*, An X - 1878).

[37] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, Algérie.

[38] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 14, Algérie.
« Nouvelles observations sur le rapport du Comité du Contentieux relativement à la prise et au jugement du bâtiment algérien Le Gioseppino » - 1816. 29 pages.

[39] Esprit des Lois, XXI, 7.

[40] Thucydide, Historien grec de l'Antiquité, auteur de l'Histoire de la guerre du Péloponnèse.

[41] Laborde. « *Au Roi*, » p 42

[42] Robert Saint Lopez. « *Le Marchand génois*. » A.ESC. 1958, p. 501.

[43] *Pirates et Flibustiers*, p. 29.
Braudel, *La Méditerranée*, II, pp. 193-194 et 197-203.

[44] Hubac, *Les Barbaresques*, p. 193.

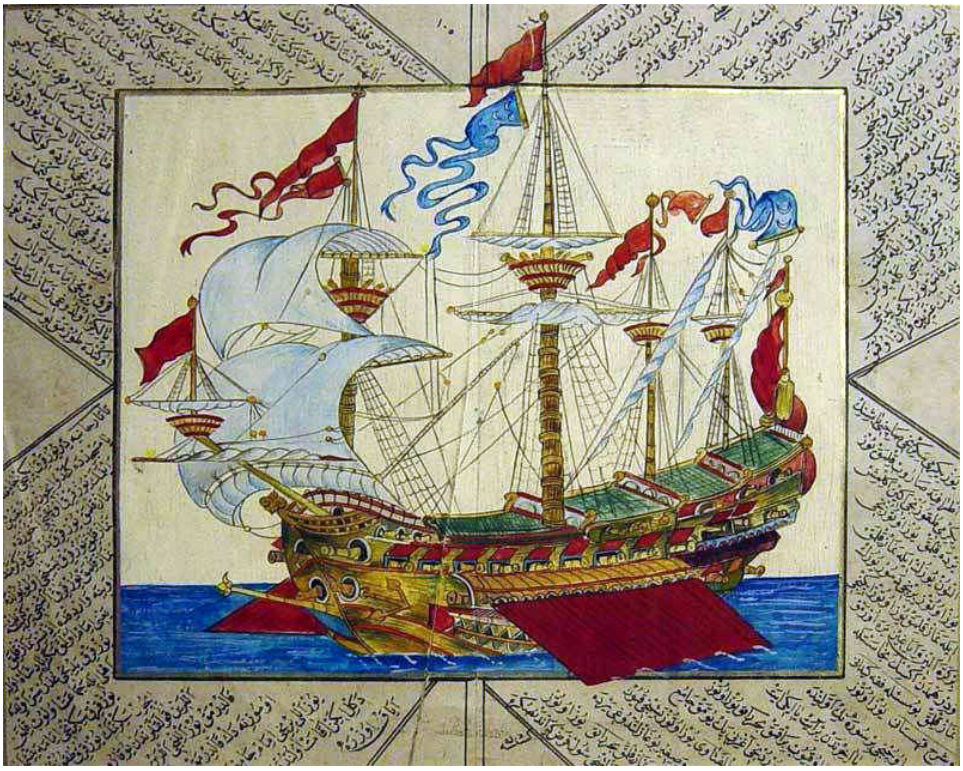
[45] A.C.C.M. Série B 78 Lettre du 17 mai 1702.

[46] A.C.C.M. Série B 6. 301 v°

[47] A.C.C.M. Série B 88.

[48] Guiral (P), *Marseille et l'Algérie*, p. 17.

[49] G.G.A. Série A - 1A89, n° 1581 et 1780.
[50] Lettre envoyée de Paris le 21 août 1807
[51] A.G.C.M. Série B 76.
[52] Loir (M), La Marine Française, Paris 1893, p. 72.
[53] A.D.B.R Série C 3642.
[54] A.C.C.M. Série E 71.
[55] Le « Camper Galey » valait de Salé et Tétouan avec une cargaison de cuivre, cire, cochenille et plumes d'autruche, le tout valant deux cent mille livres et destiné à Livourne.
[56] La Roncière, Histoire... VI, 160-162.
[57] A.C.C.M. Série B 76, Lettre du 14 avril 1681.
[58] Marine B 2/81 f° 307 ; Plantet, *Tunis*, I, p. 444.
[59] Frédéric Bemelle, *Les Vaisseaux du Grand Roi*, Paris 1921, p. 13.
[60] Né à Dunkerque en 1650, mort en 1702. Célèbre corsaire français qui obtint de nombreux succès sur les Hollandais, puis devint officier de la marine royale et porta de rudes coups aux Anglais. Louis XIV l'anoblit en 1694 et en fit un chef d'escadre en 1697.
[61] Voir « Journal du Corsaire Jean Doublet de Honfleur, » publié par Ch. Bréad, Paris, 1883, 302 pages.
[62] Loir (M), op. cit. p. 81.
[63] Devoulx, *La Marine de la Régence d'Alger*, R.A., 1869.
[64] Tessier (O), *Une Visite à l'arsenal de Toulon*, p. 100.
[65] Casenave, *L'Afrique Illustrée*, 2 août 1926, p. 3.
[66] A.N.Marine B 7 f° 293, Lettre du 12 mars 1711.
[67] A.N.Marine B 7 f° 314, Lettre du 10 juin 1711.
[68] A.C.C.M. Série J 1366, Lettre du 18 mai 1757.
[69] A.C.C.M. Série E 78.
[70] A.C.C.M. Série M.R 46.1.44.
Quelques aimées plus tard, eût lieu l'expédition d'Egypte. Les dessous de la campagne se trouvent dans les propos d'Alfred de Vigny : « Deux esprits, dit-il, enflaient les voiles de nos vaisseaux: l'esprit de gloire et l'esprit de piraterie » (*Grandeur et Servitude Militaires*).
[71] Napoléon, *Correspondance*. R.A., 1875, p. 122. Deux traités furent conclus en 1800 (19 juillet, et 30 septembre).
[72] Lettre de Saint Cloud, 12 août 1807, *Correspondance*, vol XV.
[73] Pourtant l'affaire ne profita, en aucun cas, à la Régence.
[74] Ce conseil fut supprimé à la fin de 1814 ; ses attributions allèrent au Conseil d'Etat.
[75] Ordonnance royale du 20 octobre 1819.
[76] A.C.C.M. Série MR.46.1.44.
Assez volumineux dossier, intéressant pour les juristes par une argumentation qui transforme le loup en agneau et le Dey qui restitue aux propriétaires leurs biens spoliés, en oppresseur ! Le droit et la morale changent de camp.
A.G.C.A. Série A 1A 119.P.V. de déclaration de Rougemont et Lettre de Decrès sur le même sujet.
[77] *Relations et Commerce de l'Afrique Septentrionale avec les Nations Chrétiennes au Moyen-Age*, Paris 1866, pp. 404-405.
Montchicourt se contente de demi-vérités et se retranche derrière « des auteurs du XVIème siècle, aussi peu loquaces à ce sujet. » Il ajoute cependant que « s'il y avait un nombre de larrons mahométans, il existait quelques-uns des chrétiens. » (R.T. 1917, p. 322.)
[78] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, Afrique/6.
[79] Braudel, *La Méditerranée*, II, p. 192.



Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat

Al-Moujahidine Bahri

II - LA COURSE ALGERIENNE

Dans un état organisé comme celui instauré par Khayr al Dîne, la course évolua rapidement. Elle passa du stade artisanal et local, à celui plus vaste et plus important. Elle devint une guerre populaire et une affaire nationale. Les nombreux conflits méditerranéens, les crises politiques, l'essor économique, la réaction à l'esprit de croisade qui a caractérisé l'époque lui donnèrent la

vigueur et les dimensions qui lui manquaient auparavant.

L'arrivée des Turcs, marins expérimentés et soldats de valeur, créa les conditions favorables dont la possession d'une marine active. Les vaisseaux européens qui, jadis, avaient surclassé ceux des Hafsides et des Mérinides, virent enfin l'équilibre s'établir avec les galères de Khayr al Dîne et ses glorieux successeurs. Dans l'affrontement général qui embrasa la Méditerranée, durant trois siècles, la course fut la meilleure forme de lutte à entreprendre.

A- Le cadre

1) Une course contrôlée par le pouvoir. N'était pas corsaire qui voulait. On ne s'attaquait pas non plus à tout ce qui bougeait sur les flots. Les instructions et directives devaient être suivies scrupuleusement, si l'on ne voulait pas s'exposer aux sanctions.

Une note du Dey[1] (44) précise le cadre de toute action corsaire. « Lorsque nos bâtiments armés en course rencontrent, en mer, des vaisseaux marchands appartenant à nos alliés, ils demanderont à voir leur passeport et les capitaines des susdits vaisseaux mettront la chaloupe en mer pour le leur apporter après quoi, il leur sera permis de continuer leur route, ou, si les sus dits capitaines allèguent des raisons pour ne pas mettre leur chaloupe à la mer, disant qu'elle est brisée ou que leur équipage est trop petit, alors nos corsaires feront descendre la leur, et y mettront dedans, un lieutenant prudent et sage, lequel ira, sans arme, à bord du vaisseau, examinera le passeport et le laissera aller sans le molester, sans lui demander aucune chose et sans le retarder de sa route, que s'il arrive que notre dit corsaire, s'écarte de nos instructions et fasse le moindre tort au susdit vaisseau, contre les règles de l'amitié, lorsqu'il sera de retour à Alger, il sera puni à proportion de sa faute.

Si quelque capitaine de vaisseau marchand de nos alliés s'opiniâtre à ne pas souffrir la visite de son passeport, nos corsaires lui prieront trois fois de ne rien craindre et de le soumettre aux règles, après quoi, ils pourront le visiter de force et, s'ils ne trouvent point de passeport, ou bien que le dit marchand tire sur nos bâtiments et manque le premier aux devoirs du traité, il sera pris, amené à Alger, son chargement confisqué et le bâtiment rendu au capitaine avec le nolis de la marchandise, mais il est expressément défendu, après qu'on se sera emparé du dit vaisseau, de piller aucun des effets ou hardes qu'il contient et de déchirer son passeport ni aucun autre papier ou lettre, sous peine de mort contre ceux qui seront convaincus d'avoir contrevenu à ces défenses.

Les capitaines commandant nos bâtiments en course sont chargés de l'exécution de tout ce qui est contenu dans les présentes instructions et personne de l'équipage ne pourra s'opposer à leur volonté de tout ce qui en dépend, que si quelqu'un s'avise de leur apporter le moindre trouble à cet égard, il sera sévèrement châtié à son retour à Alger[2]. »

Le Dey veillait à la stricte application de ses ordres. « Les insultes et les dépravations que ses corsaires particuliers dit un document de l'époque, font aux vaisseaux des nations alliées d'Alger sont regardées, ici, sur le pied d'une affaire d'Etat, quelques petites qu'elles soient[3]. »

Dans son Journal, le consul Lemaire, rapportant et ses préoccupations et les assurances du Dey, écrit : « J'ai été chez le Dey pour le prier, attendu le prochain départ des chébecs en course, d'en joindre fortement aux Raïs que lorsqu'ils iront sur les côtes de France, ils s'abstiennent de donner la chasse aux bâtiments qu'ils verront dans les limites des parages défendus par les traités. Il m'a répondu que non seulement il donnerait des ordres très sévères à ce sujet, mais que, de plus, il ne voulait point que les corsaires allassent sur les côtes de France, afin d'éviter toutes contestations et parce que ce n'est pas là où ils doivent chercher leur proie[4]. »

Les soucis du Dey peuvent quelquefois surprendre. Le cas d'un chébec majorcain, vendu aux enchères à Alger est édifiant : un marchand de la capitale en lut acquéreur. Le Dey voulut alors prévenir l'abus qu'on pourrait en faire en le revendant à des sujets du Roi du Maroc qui le destineraient à la course et troubleraient donc le commerce des nations chrétiennes alliées de la Régence. Il obligea l'acheteur de se soumettre à ne point le faire naviguer au-delà des côtes du pays et lui assigna pour bornes, les ports de Mostaganem à l'Ouest et 'Annâba, à l'Est. Il a de plus exigé une caution solvable pour répondre des éventuelles contraventions[5].

Les restrictions imposées aux Raïs étaient de plus en plus rigides. Les bénéficiaires étaient les Français, en premier lieu. Ordre leur fut donné, en 1753, de ne plus amener de Français. Une année auparavant, il leur défendit « lorsqu'ils trouveront en mer quelque bâtiment abandonné par son équipage et qu'ils douteront, au plus léger indice qu'ils sont français, de le laisser au risque qu'il périsse plutôt que de s'en emparer[6]. »

Quand les rapports algéro-européens traversaient des moments de tension, on savait faire la part des choses. Un vaisseau hollandais, venant de Smyme, amenait, en 1755, des soldats recrutés en Turquie. Le capitaine du bâtiment fut surpris d'apprendre alors que la guerre était déclarée entre la Hollande et la Régence depuis le 20 février... Inquiet, il ne savait quel parti prendre. Il craignait le pire pour lui. Mais le Dey lui fit dire, par le capitaine du port, que la guerre ne lui causera aucun dommage et qu'il lui serait accordé un passeport pour aller en toute sûreté, ou en Hollande ou retourner à Smyme[7].

L'attitude sage des chefs de la Régence a surpris plus d'une fois les observateurs européens.

Une galère de Salé, commandée par un converti français, emmena le 22 juin 1763, à Alger, un vaisseau hollandais sous prétexte qu'il était chargé pour le compte des Espagnols. Le Dey ne voulut point en permettre la vente « parce que le Maroc a la paix avec la Hollande, l'Angleterre et le Danemark. » Ce vaisseau sera en séquestre, nous dit le consul J.A Vallière, jusqu'à

réception des ordres[8].

En 1764 et en 1766 furent signés, entre la France et la Régence, deux traités de paix et de commerce et aussi, pour effacer les traces d'un incident naval survenu en 1763. Les griefs antécédents semblent avoir été oubliés puisque Vallière notait en 1767 que « cinquante-trois armements sortis d'Alger pendant 1766, pas un navire français n'avait été pris[9]. »

De nombreux documents nous apprennent que des dizaines de prises furent rendues, après examen de leur cas, à leur propriétaire[10].

On constate, par ce qui précède, que la course n'était pas la soif de s'enrichir à tout prix et par tous les moyens, que le contrôle du pouvoir l'éloignait de la piraterie. Les historiens, trop heureux de parler de rapine et de brigandage, ont ignoré ou voulu l'ignorer, les témoignages et les documents contredisant leur opinion.

Les succès de nos Raïs avaient fini par obséder les navigateurs européens puis les historiens. On voyait l'Algérien partout. Toute galère, toute frégate apparaissant à l'horizon, était de suite « reconnue » corsaire d'Alger. Cependant, les corsaires de Tunis, Tripoli et Salé arboraient, pour diverses raisons, le pavillon algérien et chassaient dans les eaux, traditionnellement sillonnées par la flotte de la Régence. Enfin les bâtiments maghrébins se ressemblaient tellement qu'on les confondait et faisait porter la responsabilité de leurs actions à la marine d'Alger.

2) Une course admise. Dans ce vaste champ de bataille, de règlements de compte, de chasse au trésor qu'était la Méditerranée et où s'activaient toutes les nations possédant une flotte, la Régence d'Alger devait, elle aussi, enter en compétition. Cette action était admise par les puissances d'en face et même encouragée dans certaines circonstances.

a) Les traités signés avec Alger l'admettaient : les prises étaient autorisées « à dix lieues de la côte de France, » puis devant les exigences du Dey, « à la portée de canon[11]. » L'Espagne y consentait : « à portée de canon » pour les navires en marche, « à vue de la côte si le navire est immobilisé[12]. » Venise admettait comme limites le Cap Sainte Marie d'un côté et de l'autre, jusqu'au-dessus de Cimara, à trente milles de distance de toutes les îles sous domination vénitienne[13].

b) Des documents officiels étaient remis à nos Raïs par les consuls en poste à Alger. En sortant, les capitaines recevaient des mains de ces diplomates, des expéditions ou papiers destinés à assurer le navire et ses éventuelles prises par la protection des bâtiments de guerre de la puissance ayant délivré les documents.

Pour le navire, on remettait un certificat de nationalité dont voici le modèle : « Nous, consul général de France, chargé d'affaires de Sa Majesté très chrétienne en cette ville, certifions et attestons à qui il appartiendra que le... commandé par... armé de... étant de présent au port de... porteur de présentes, appartient à la Régence d'Alger.

Prions et requérons tous officiers commandant les vaisseaux du Roi et de lui donner tous les secours dont il pourrait avoir besoin.

En foi de quoi, nous lui avons signé le présent certificat revêtu du sceau. »

Quant aux prises, il était délivré aux corsaires des passavants, deux en général, rédigés comme suit :

« Nous consul de … certifions avoir délivré à … commandant le … armé de … appartenant à … le présent certificat pour servir de congé et de passavant aux prises qu'il pourra faire. En foi de quoi, nous l'avons signé[14]. »

c) La course était reconnue par la sauvegarde des droits des corsaires. Les différends entre Algériens et Européens étaient fréquents au sujet du droit à la prise. Le litige parvenait, des fois, jusqu'à la Cour, ou devant les Ministres de Sa Majesté.

Le cas de la Tartane la « Famé Volonté, » entre tant d'autres, illustre cette reconnaissance[15]. »

Sous le ministère Pontchartrain, la capture en Méditerranée d'une tartane, par des corsaires algériens selon les uns, français d'après les autres, fut le départ d'un litige qui fit couler de l'encre. La prise fut conduite à Carthagène. Devant les réclamations algériennes, un arrêt du Conseil des Prises accorda les 3/5 du produit aux Algériens. Le Ministre de la Marine intervint, plus d'une fois, pour que satisfaction fut donnée aux ayant-droit. La somme leur revenant fut déposé entre les mains du sieur Magy, correspondant à Marseille du consul d'Alger.

Deux lettres du ministre montrent tout l'intérêt que celui-ci portait à l'affaire et le profit politique qu'il espérait en tirer de sa solution.

« Je vous serais gré, dit-il, que vous faites pour parvenir à la liquidation de la prise de « Famé Volonté » Aussitôt qu'elle sera réglée, vous en toucherez les 3/5 adjugés aux Algériens et en remettrez le montant au sieur Clairambault, consul, afin qu'il s'en dessaisisse ainsi qu'il lui est ordonné, dans la première conjoncture où l'intérêt de la nation demandera qu'il fasse valoir son exactitude en égard aux puissances du pays.

Vous savez les grâces et le secours que je leur ai procuré de la part de Sa Majesté, en vue de les affermir dans les dispositions favorables où ils paraissent être pour la nation. »

Deux semaines après, une seconde lettre ! : « Vous m'informez que le trésorier de la Chambre est à présent dépositaire des 6.905 f. à quoi montent les 3/5 adjugés, par arrêt, aux corsaires d'Alger de la prise de « Famé Volonté. » Vous pouvez faire compter cette somme au sieur Magy, correspondant du sieur Clairambault et en donner avis au dernier afin qu'il prenne les mesures les meilleures qu'il pourra pour être en état de la distribuer aussitôt qu'il en sera besoin[16]. »

L'affaire de la « Famé Volonté » ne fut pas la seule à opposer les corsaires des deux pays. D'autres donnèrent l'occasion à la course algérienne d'être reconnue.

Un capitaine français surprit, un jour, un bâtiment en mer. L'équipage s'enfuit à son approche, car il le prenait pour un espagnol. Le capitaine laissa la prise à Majorque, à la disposition du consul de France. Les Algériens l'ayant réclamée, le Roi jugea « indispensable de la leur faire ramener et escorter par un de ses bâtiments. » Mais voici qu'un négociant de Marseille se manifesta et sollicita la restitution du même navire et la liberté de l'équipage. On lui rétorqua que sa requête était irrecevable, parce que contraire aux traités avec Alger, « qui n'autorisent point à prétendre que le pavillon et les sujets d'une puissance étrangère soient traités comme cela de Sa Majesté. »

« Les sujets du Roi, ajoute le document, ne seront exempts de l'esclavage que lorsqu'ils ne feraient point partie de l'équipage étranger. »

« A l'égard du bâtiment, on ne pouvait se dispenser d'en faire la restitution aux Algériens, à qui il appartient, en dernier lieu par droit de guerre [...] Il n'y a de ressources, pour arracher le capitaine et son équipage de l'esclavage que le rachat[17]. »

Il arrivait même que les corsaires des deux pays « coopèrent » dans les opérations de course. Le navire « La Marie » de Rotterdam, fut capturé par « Le Girard, » capitaine G. Buisson, sieur Desbois et « La Rose, » capitaine Hamet (Ahmad) Touil, d'Alger. Le rapport de prise fut rédigé et contresigné par F. Renouin de Saint Malo auprès de J. Clairambault, consul à Alger[18].

3) Une course sollicitée. Une des contradictions de l'attitude européenne à l'égard de la course algérienne était de se plaindre, de dénoncer et de menacer d'une part, et de souhaiter voir la Régence poursuivre et même renforcer son action en Méditerranée. Anglais, Hollandais et Français avaient à maintes reprises, cherché à entraîner les Deys dans le sillage de leur politique.

Comment expliquer une attitude si singulière ? Les rivalités politiques, les compétitions économiques, les appétits territoriaux avaient souvent opposé les puissances européennes dont aucune n'avait pu avoir la maîtrise de la mer blanche. Si les conflits étaient nombreux, l'issue restait toujours incertaine. C'est pourquoi, certains Etats ayant des intérêts en Méditerranée, ménageaient la Régence à travers sa marine, pour en faire un allié (ou un neutre à la rigueur) face à un adversaire difficile à mater. L'intérêt rapproche les hommes même si l'Eglise devait se fâcher.

Pour arriver à ses fins, on provoquait, par divers moyens l'intervention des Raïs contre les navires de l'adversaire. On sollicitait le Diwân, on lui faisait miroiter les riches butins à enlever, on lui proposait des armes et des munitions, une assistance « technique » pour ses bâtiments sur les côtes de Provence ou sur les îles conquises par les Anglais.

On courtisait le Dey et ses ministres, on les mondait de présents et de piastres pour provoquer la rupture des relations avec tel ou tel pays, pour l'entraîner dans des conflits armés.

Après avoir longtemps ignoré et méprisé la Régence, Louis XIV, depuis 1664, changeait d'attitude. Ses guerres contre les Anglais, les Hollandais ou les Espagnols, passaient par la paix avec Alger, ses victoires ; par l'entrée des Algériens dans la mêlée.

Une lettre à Dussault dévoile les grandes lignes de la nouvelle politique : bienveillance pour le Dey, avantages pour la République (entendez la Régence), maintien d'une longue et solide paix, plus de guerre avec ceux d'Alger... et les bienfaits qu'on peut tirer, « si vous savez manier leurs esprits avec quelques dextérité. »

On était déterminé à rendre les 257 esclaves algériens que le Diwân réclamait... sans rançon[19], les autres « au prix porté par le passé, » l'équipage de Mahamet Oya et Mahamet Seghîr et la caravelle « La Mocqueuse » « s'il (le Dey) veut déclarer la guerre aux Anglais [...] il est de l'intérêt de ces corsaires de ne point balancer à prendre ce parti par le nombre de riches prises qu'ils auront occasion de faire et la certitude de n'avoir rien à craindre de la part des Anglais qui assez occupés par les forces navales de Sa Majesté pour n'avoir aucun vaisseau à opposer aux Algériens auxquels, il ne reste que ce moyen d'augmenter en peu de temps de force et de puissance et rendre leur ville riche. »

Aux propositions alléchantes, on ajoutait des offres concrètes : les Algériens trouveront dans les ports du royaume « une retraite sûre et la liberté d'y acheter leurs agrès, cordage, marchandise dont ils auront besoin, au même prix qu'ils reviennent au Roi[20]. »

M.de Vauvré (Intendant de la Marine à Toulon), avait donné le conseil de « permettre aux corsaires algériens de se ravitailler dans les ports de France pour courir sus aux Anglais les ennemis communs de la France et de la Régence[21]. »

« Nous avons estimé nécessaire de renvoyer le dit commissaire Marcel à Alger... pour vous faire comprendre l'importance des secours que les vaisseaux d'Alger trouveront dans les ports de notre royaume et principalement dans celui de Brest... Si vous prenez la résolution de les faire passer dans l'Océan, nous donnerons des ordres si précis pour l'avantage des dits vaisseaux, du

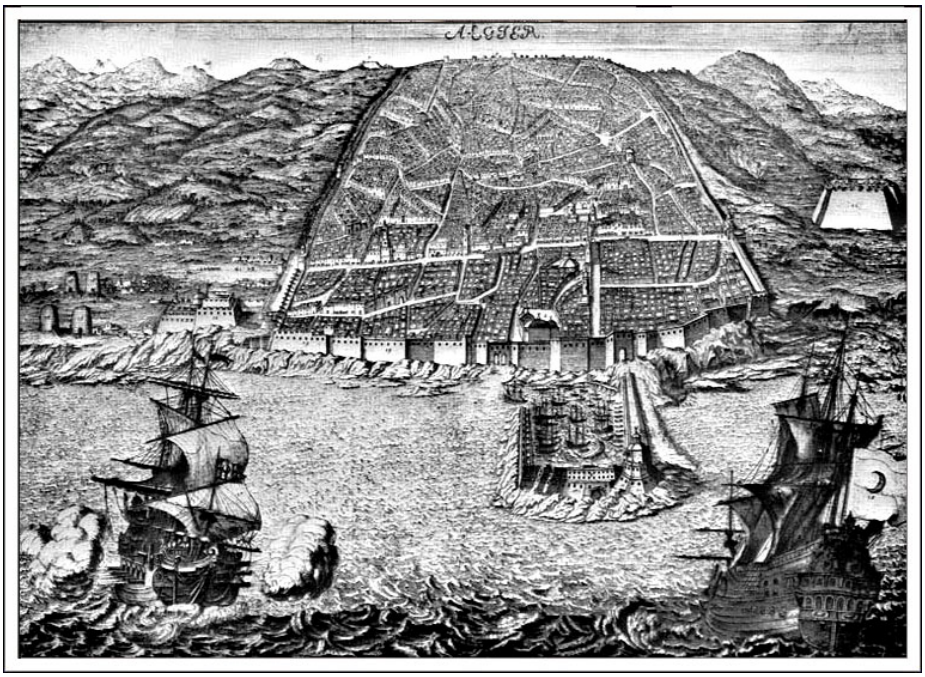
détail desquels le dit Marcel vous informera, qu'ils seront traités comme nos propres vaisseaux de guerre. Par ce moyen, vous pourrez vous assurer que les grands profits que tireront tous ceux qui armeront en course dans la ville d'Alger, étant donné les prises considérables qu'ils pourront faire sur les Anglais et Hollandais, vous donneront un nouveau crédit. »

Les Algériens trouveront les secours dans les ports de France. S.M. est résolue à leur donner retraite particulièrement à Brest. Je crois, par là, vous avoir procuré le plus grand avantage que les corsaires d'Alger puissent jamais recevoir parce que leurs vaisseaux étant sur le passage nécessaire des Anglais et Hollandais seront en état de caréner et de recevoir des vivres sans être obligés de retourner à Alger. Il est certain qu'ils feront dans peu de temps, pourvu qu'ils n'en perdent point à se rendre à l'entrée de la Manche, vers la hauteur de Brest, des prises considérables que tous ceux qui y auront part s'enrichiront[22]. »

Pour décider le gouvernement d'Alger, on lui transmettait des nouvelles alarmantes de Londres : « Les Anglais préparent une escadre de six vaisseaux pour déclarer la guerre aux Algériens et faire la course sur eux. » Il fallait donc inciter le Dey et le Diwân à ne point se laisser prévenir[23].

Convaincre le Dey que la course contre les Anglais est une nécessité « pour réparer les pertes qu'ils [les Algériens] ont faites d'un grand nombre d'esclaves par la peste... montrer au Dey les avantages de la course, la nécessité « d'occuper la milice. » Les prises seront entreposées en toute sécurité, dans les ports de France. Si les escadres de Hollande passaient en Méditerranée... Sa Majesté donnerait ordre aux capitaines de ses vaisseaux... de se joindre à ceux d'Alger pour les enlever si le Dey veut convenir à déclarer la guerre aux Anglais[24]. »

Et comme rien ne résiste à l'argent, Sa Majesté autorisait M. Dussault à promettre au Dey « douze mille piastres après la première action d'hostilité[25]. » Le vœu le plus cher du Roi était de voir nos Raïs passer le détroit et croiser sur le passage des vaisseaux anglais et hollandais pour les capturer[26].



B - Les mobiles

Chez les anciens, la course, phénomène très répandu, était une école de courage et l'aventure sur l'eau « un tonique pour l'âme et pour le corps. » L'audace avait de la valeur. On se battait, également, pour un idéal qui pouvait changer d'une époque à l'autre : l'honneur, la religion ou le profit matériel.

Aux yeux des Européens, la course algérienne n'avait d'autres raisons que la rapine et le lucre. Elle aurait été une source principale de leurs revenus, « la seule industrie qu'ils connaissent. » Le grand détracteur, le Père Dan, y voyait « une inclination ardente au larcin, » un « honteux brigandage » qui menait à la richesse.

Certains consuls ici, y voyaient un calcul de politique intérieure.

« Le Dey, écrit Lemaire, qui ne veut point que les esprits de la multitude s'occupent trop du dedans, tâche de les employer au dehors. Il ne prétend point augmenter les forces maritimes de la Régence, en tant que forces, mais il s'applique, tout entier aux affaires de la marine et donne de l'émulation aux corsaires afin de multiplier leur nombre[27]. »

Le même consul écrivait en 1751 que : « Le Dey aime fort la marine et la course parce qu'elle occupe beaucoup de monde et, principalement, les gens les plus nécessiteux, c'est-à-dire, les plus favorables à troubler la tranquillité du pays, quand ils sont oisifs [...] Il persiste dans la politique de donner à ses soldats beaucoup d'exercice au dehors en faisant, souvent, partir ses corsaires[28]. »

Défiant le bon sens et optant pour la surenchère afin de flatter le goût de la période coloniale, Maurin va jusqu'à prétendre que, derrière ces chefs de file, il y avait toute une population incapable de travail et d'industrie, ne vivant que du vol et de la piraterie[29].

En réalité, les motifs d'un combat de l'envergure de la course, durant plus de trois siècles, ne pouvaient être dictés, uniquement, par des considérations matérielles.

Aux yeux des Musulmans, des Algériens en particulier, la course est une forme de Jihâd. Alger était surnommée « La Victorieuse » et la capitale du Jihâd[30]. Cette forme du combat maritime, contre l'infidèle ne s'effacera jamais pour trois raisons, essentielles à nos yeux :

1) Venger les Musulmans d'Espagne. Nous avons vu, dans un chapitre précédent, les conséquences du drame andalou après 1492 : occupation de certains points sur le littoral algérien, élimination massive de Musulmans d'Espagne, qui se replièrent sur nos centres côtiers avec l'ardent désir de se venger.

Le devoir du corsaire, au XVIème siècle, notamment, était de frapper l'oppresseur. C'était donc un acte de foi. Le mobile religieux l'emportait sur tout le reste. N'a-t-on pas vu les 'Ulamas d'Alger repousser les offres de rachat de captifs espagnols et exiger leur mise à mort, « afin que cessent avec eux, les déprédations et les actes nuisibles dont étaient victimes les Musulmans ? »

2) Affaiblir une activité économique. A partir du XVIème siècle, le commerce européen prit un essor jamais atteint. Les échanges progressaient, sans cesse. Les bateaux sillonnaient les mers dans tous les sens. L'Atlantique et la Méditerranée drainaient de fabuleux trésors vers les nations chrétiennes. Les pays du Maghreb, par contre, étaient étranglés et privés d'une activité aussi lucrative. Ils subissaient une crise qui s'amplifiait avec le temps. Devant l'absence de ressources, la mauvaise foi des pays d'en face, l'agressivité hautement avouée des armateurs craignant la concurrence, il ne restait au Maghrébin que la course pour survivre sinon pour vivre.

On a dit que la course ne pouvait résoudre tous les problèmes économiques de la Régence : la production, le commerce, les marchés, le transport... mais elle s'offrait seule pour punir et limiter l'égoïsme des puissances enrichies. Il ne restait, aux Raïs, qu'à rendre la mer, mamelle des armateurs et négociants européens, aussi dangereuse et ruineuse que possible. L'insécurité rendit la navigation difficile et problématique, les échanges risqués et le gain incertain[31].

3) Riposter à la course européenne. Basée en Sicile, à Malte, et sur les côtes Nord de la Méditerranée, la course européenne, tout en frappant les intérêts chrétiens, comme il a été démontré, s'était déchaînée contre le commerce musulman et les villages côtiers du Maghreb.

Bien avant l'arrivée des Turcs dans le Maghreb central, les coups de main chrétiens s'abattaient sur le littoral algérien. Le voyageur oriental, 'Abd al-Bâssit Ibn Khalîl, visita le pays en 1464. Il prit le bateau d'Oran pour revenir à Tunis. Les vicissitudes de la navigation obligèrent les passagers à descendre à Bougie. Ecoutons notre hôte : « Nous y trouvâmes des Berbères qui, à notre vue, prirent la fuite, croyant que notre bateau était celui des corsaires européens qui avaient, volontairement, changé de costumes, par ruse, pour s'emparer des musulmans[32]. »

En 1518, une ambassade algérienne, de retour d'Istambûl, dut se munir d'un laisser passer du Consul de Venise, en poste dans la capitale ottomane, afin d'être épargnée par les écumeurs qui infestaient la Méditerranée orientale[33].

Plus à l'Ouest, le Sultan Sa'adien, Abû 'Abd Allah dut solliciter, à deux reprises, mais en vain, du Roi du Portugal une intervention auprès des corsaires de ce pays afin de laisser passer deux de ses navires en partance pour Alger et Tunis.

Les confessions d'Alenzo de Contreras restent à méditer. Chasseur d'esclaves et de butin, il écumait les zones du Maghreb et du Proche Orient. « Nous y fîmes tant de prises, se vantait-il, que ce serait long à compter, l'on revint tous si riches... Nous y fîmes d'incroyables voleries sur mer et sur terre. Nous mîmes à sac les entrepôts d'Alexandrette et grandes furent les richesses que nous rapportâmes[34]. »

Chaque année, l'Ordre de Malte armait une douzaine de grosses galères, renforcées, plus tard, par des vaisseaux et des frégates et opérait contre le commerce et les côtes non défendues[35].

Les coups de mains maltais avaient entretenu, pendant des années, sur les côtes maghrébines, un état permanent d'insécurité. « Plus près de nous, écrit Gosse, et pendant plusieurs années, les Chevaliers de Saint Jean vécurent du pillage des ennemis de la foi[36]. »

Perafon de Ribera, commandant de Bougie (Bidjâya) adressait, le 17 mai 1534, à son maître Charles Quint une lettre dans laquelle on peut lire : « La décision par laquelle votre Majesté veut bien me faire remise du droit de 1/5 sur les prises que je pourrai faire avec ma galiote, sauf en ce qui concerne les Maures et les Turcs qui doivent servir sur les galères, me paraît juste[37]. »

Les malheurs continuèrent d'accabler nos rivages pendant le XVIIème siècle. En 1611, une flotte, sous les ordres du Marquis Santa Cruz, ravagea l'île de Kerkenna et en revenant, incendia la ville de Jijel[38].

Tout bateau de commerce algérien se hasardant dans la Méditerranée, était, le plus souvent, la proie des écumeurs européens. En 1705, un bâtiment de commerce, parti d'Alger pour Livourne, fut capturé par le capitaine Jacomo Suriano. Son chargement appartenait à la milice et, notamment, à Hadj Muhammad, gendre du Dey Mustapha. La marchandise fut vendue à Oran (aux mains des Espagnols) et le navire emmené à Toulon. Un document de l'époque, nous donne le détail des pertes subies : poudre, boulets, fusils, carabines, balles, haches, scies, lunettes d'approche, cordes, câbles, pavillons de toutes les nations, voiles de rechange, etc.[39].

Le consul de France à Carthagène signalait le 5 mai 1710 que l'escadre de Malte est à la rade de ce port. Elle doit partir incessamment pour aller chercher trois vaisseaux algériens qui croisent dans le détroit[40]. La chasse aux Algériens ne connut jamais de répit. En 1720, les Maltais s'emparèrent de la capitaine d'Alger et de deux gros navires richement chargés[41].

Les pèlerins se rendant à la Mecque n'étaient pas épargnés. Le capitaine Claude Bastoile, de Saint Tropez, commandant de la polacre « L'Heureux Saint Victor » fut arrêté en août 1777 par une frégate espagnole et conduit à Carthagène avec ses 184 passagers algériens. Puis le retour à Alger fut décidé « sur la demande des passagers dont plusieurs étaient dans l'impossibilité de continuer leur voyage par les vols qui leur ont été faits, après l'arrêtement de la polacre et ne se trouvant d'ailleurs pas un seul Maure dont les effets, tant argent que marchandises, n'aient été pillés[42]. »

L'irruption des Russes sous Catherine II, augmenta les dangers qu'encourraient les Musulmans, et les Algériens en particulier, pour leur fidélité au Sultan. Les agents russes travaillaient, depuis des années en Grèce. La flotte d'Orlov se faisait aider par les navires pirates grecs. Lors de la deuxième guerre russo-ottomane, Catherine eut recours à des forbans de toutes espèces. Alliée à l'Autriche, pour quelque temps, elle utilisa les ports méditerranéens de cette puissance, en particulier, Trieste. Elle remit, à ces aventuriers, des lettres de marque par l'intermédiaire de son ambassadeur à Venise. Albanais, Italiens, Corse., tous se lancèrent dans la chasse aux Musulmans, sous le pavillon moscovite. Comme la Russie était démunie de bases en Méditerranée, Malte lui rendait des services. L'activité anti-ottomane allait se poursuivre jusqu'en 1827.

Dans le bassin occidental, les nombreux Etats d'Italie, l'Espagne, le Portugal, l'Angleterre et la France, en conflit quasi-permanent avec les régences du Maghreb, saisissaient les occasions pour armer en course. Dans les instructions de Bonaparte au Général Brune, commandant en chef de l'armée d'Italie, il est dit: "Nous venons de conclure une suspension d'armes avec Tunis et je reçois ce soir la nouvelle que nous avons fait la paix avec Alger. Prévenez sans délai, par la voix de Livourne, les préfets des départements de la Corse pour qu'ils aient à faire respecter, par les corsaires, les pavillons de ces deux puissances[43]. »

Un aveu de course anti-algérienne !

4) Punir les violations des traités. Après le traité franco-algérien de 1628, les français trouvèrent indignes d'eux, les conventions signées par Sanson Napollon, et indignes du pavillon de France, les formalités de visite des navires[44]. Proclamée, solennellement, le 14 septembre 1628, la paix ne dura guère, car les Marseillais la violèrent avec un cynisme inouï : ils mirent des Algériens aux galères et se livrèrent à une contrebande lucrative de poudre et d'armes de guerre sur la côte algérienne, activité que le gouvernement ne pouvait tolérer[45]. En 1629, un incident d'une extrême gravité précipita davantage les Algériens dans la course : une chaloupe algérienne rencontra une barque à la Ciotat et lui demanda assistance sur la foi du traité conclu. Les Musulmans furent massacrés. Quelques semaines après, une tartane d'Alger, fut arraisonnée par un bâtiment d'Arles, l'équipage fut soit vendu soit envoyé aux galères.

Longeant la côte marocaine, Mortemart fit stopper, en juillet 1687 un bâtiment algérien. Se croyant protégé par les traités de 1684 et 1686, l'Algérien mit une chaloupe à l'eau, y mit une demi-

douzaine de matelots, pour aller présenter les papiers, certain d'être soumis à une simple formalité... les six malheureux furent capturés.

La même année... « Le Soleil, » revenant du Texel, fut pris malgré les traités en vigueur.

C - L'action :

Pour répondre aux attaques, aux croisières, aux défis et aux rêves d'hégémonie, les Algériens lancèrent leurs escadres depuis les premières années du XVIème siècle aux derniers jours de la présence ottomane. Même dans les pires moments, l'activité de nos Raïs s'était fait sentir. Quelques témoignages nous retraceront cet effort soutenu : En 1659, dit Lacroix, les Algériens équipèrent 22 ou 23 vaisseaux, avec 3 ou 400 hommes sur chacun[46]. « Tous les corsaires de ce pays sont dehors, il y a longtemps, ajoute un consul[47]. Ils ont fait sortir 9 vaisseaux depuis quatre ou huit jours, il en doit sortir dans deux jours, des plus forts, outre six qu'il y en avait déjà à la mer, soit vingt et un et quatre neufs qui pourront sortir dans deux mois, sans comprendre les bâtiments à ramer et les autres voiles latines, annonçait le consul Piolle[48]. Tous les bâtiments de cette République s'empressent fort pour sortir, nous révèle le consul Mercadier[49]. Les onze chébecs de cette Régence mirent successivement la voile le 7 et le 9 de ce mois pour aller en course, note le consul Thomas[50]. » La même année, on signalait la sortie de neuf chebecs, puis d'une corvette de 22 canons. Ensuite de quatre vaisseaux de vingt-deux canons, ensuite de quatre vaisseaux de guerre dont l'un de cinquante canon, deux de quarante et un de trente-quatre et deux petits chébecs[51]. La course fut si intense, que le consul Lemaire disait en 1753 : « Les corsaires d'Alger ne me laissent pas le temps de respirer[52]. »

1) Les zones d'opération. Sans cesser entièrement l'hiver, les sorties se multipliaient d'avril à octobre sur trois théâtres différents :

a) La Méditerranée : Pendant des siècles et depuis la puissance romaine, la Méditerranée a été une mer de pirates et de corsaires. La multiplicité des îles, les replis arqués de ses rivages en faisaient le champ d'action favori des écumeurs.

« Aussi sûrement que les araignées abondent, écrit Gosse, là où il y a des recoins et des fentes, les pirates ont poussé partout où se trouve un foisonnement d'îles offrant des criques et des plages, des pointes, des rochers et des récifs, bref des facilités pour guetter, surprendre, attaquer, échapper[53]. »

L'apparition de gros navires de transport, symbole du monopole du commerce international et de richesses enviables, rendit les Algériens plus décidés, encore, à frapper. De la Syrie à Gibraltar, ils naviguaient sans cesse, par petits groupes de trois ou quatre unités, toujours prêts à foncer sur le bâtiment trésor. Une pression particulière était exercée sur le bassin occidental de la Méditerranée. De la Sicile à l'Espagne, la police de la mer était très serrée. On connaissait trop bien l'importance des échanges et les routes qu'empruntaient les bateaux. On les interceptait avec une facilité déconcertante. Les îles baignées par la Méditerranée étaient familières à nos corsaires : Majorque, Minorque, Ibiza, la Corse, la Sardaigne, la Sicile, l'île Saint Pierre et jusqu'aux plus petites, recevaient les descentes de ces intrépides.

Comme ceux d'Alger étaient concurrencés par les corsaires de Salé et de Tunis, on s'était posé la question des zones d'influence, du partage de la mer. En principe, le champ d'action des Salétins étaient essentiellement la mer du Ponant (l'Océan) avec quelques incursions le long des côtes orientales de l'Espagne. Les Algériens se réservaient tout le bassin occidental. Le Penon de Velez jouissait d'une situation très avantageuse. A trente lieues de Gibraltar, tout en surveillant la ville Bâdis, il fut âprement disputé entre Algériens et Espagnols. En 1508 il fut enlevé par Pedro Navarro mais fut arraché à l'Espagne en 1522, et en 1554, et à Salah Raïs par le Wattaside Bû Hassûn. Hassan Pacha, fils de Khayr ad-Dîn, y installa en 1558 un gouverneur, Yahia Raïs « qui tint à sa merci toute la côte d'Espagne, depuis Carthagène jusqu'au Cap Saint Vincent. » Il se faisait appeler le seigneur du Détroit. Aucun navire ne pouvait franchir ce passage « sans un sauf conduit délivré par lui. » Durant cinq ans, 1558-1562, il captura plusieurs navires et saccagea les villes du littoral espagnol[54]. Le détroit marquait ainsi la ligne de démarcation mais ceux d'Alger, « plus nombreux et plus forts du principe de leur ancienneté sur mer, ne se privaient nullement d'opérer dans l'Atlantique[55]. » Au XVIIème siècle, la collaboration des deux marines semble avoir été suivie. Un avis du consul de France à Livourne, en 1681, destiné à Colbert, dit qu'il a appris, par une barque venue d'Alger, qu'il y aurait deux galiotes de Salé qui étaient venues se joindre à celles d'Alger pour sortir en course et demandé l'envoi de quelque député à Alger, pour intervenir auprès de Diwân. En 1687, on signalait qu'un capitaine de Salé « est à Alger et s'apprête à sortir en course[56]. » Cependant, au XVIIIème siècle, les Salétins, ayant pris de fâcheuses habitudes de s'approcher des côtes algériennes et de s'attaquer aux navires de nations en paix avec la Régence, le Dey s'en montra fort mécontent[57] et le dit dans une lettre à Mawlây Ismâ'îl dénonçant « le brigandage et les horreurs que les Salétins commettaient contre toute sorte de droit aux mers d'Alger, et le priait d'y mettre fin[58]. »

La même année, des galiotes de Tétouan et de Salé eurent « la témérité de venir, non seulement bien près des mers d'Alger, mais elles se sont accostées de terres en Ponant de Bougie et de Collo en Levant. » Le 26 mai 1755, elles s'emparèrent de trois bâtiments français près de Mahon, et vinrent dans les voisinages de la capitale, ce qui provoqua la colère du Dey.

Plus que tout autre pays européen, l'Espagne eut à souffrir des attaques algériennes. C'était la conséquence d'une politique choisie par les Rois catholiques et par la Maison d'Autriche.

Les croisières allaient de Gibraltar au Cap de Creux, près de Perpignan. Villes côtières et bourgades étaient régulièrement saccagées. Le terrain était familier aux corsaires. Un fois l'expérience acquise, les opérations devinrent une simple routine, les incursions constantes et les coups de main audacieux.

En 1529, quinze bâtiments d'Alger ravagèrent la côte espagnole et incendièrent les villages. Le Général espagnol des galères, Roderic Portundo, « vieux marin formé au métier de la mer [...] sortit du port pour donner la chasse aux assaillants, les atteignit, en Fromentera et Ivice et n'hésita pas à les attaquer. Les Musulmans abordèrent la galère capitaine : un coup d'arquebuse renversa Portundo, la poitrine trouée ; la capitaine se rendit la première. Des douze navires dont se composait la flotte sortie de Carthagène, un seul réussit à s'échapper[59]. » En 1553, les

galiotes d'Alger s'emparèrent de deux galères vénitiennes[60].

Sir Francis Cottington, Ambassadeur d'Angleterre à la Cour d'Espagne, écrivait en 1616 au Duc de Buckingham : « La puissance et l'audace des pirates barbaresques à la fois dans l'Océan et dans la Méditerranée, ont maintenant pris une envergure telle que, de mémoire d'homme, aucun événement n'a causé, dans cette Cour, une tristesse et une dépression comparable à celles que produisent les nouvelles quotidiennes de leur action. Leur flotte se compose en tout de quarante voiliers de deux cents à quatre cents tonneaux chacun. Leur navire amiral en a cinq cents. Ils sont divisés en deux escadres. L'une de dix-huit voiles restant au large de Malaga, en vue de la ville, et l'autre, aux environs du Cap Santa Maria, qui se trouve entre Lisbonne et Séville (?) [Cadix].

L'escadre qui se trouve en dedans du détroit est entrée dans la rade de Motril, ville de la province de Malaga où, avec son artillerie, elle battit le port et le château. Elle aurait, indubitablement, pris la ville si, de Grenade n'étaient venus des soldats pour le secourir. Malgré tout, ils y capturèrent plusieurs navires parmi lesquels trois ou quatre de la côte ouest d'Angleterre. Ils obligèrent deux grands navires anglais à se jeter à la côte, puis, ils firent côte eux-mêmes et brûlèrent les navires. Depuis ce temps, ils restent au large de Malaga, interceptent tous les navires qui passent et interdisent tout commerce avec cette partie de l'Espagne[61]. »

De Tanger, une lettre adressée à Colbert en décembre 1669 lui signalait que « les Turcs d'Alger sont puissants sur mer. Par voie de Malaga nous apprenons qu'ils ont pris depuis peu, six navires aux Anglais, qui allaient dans le détroit avec deux frégates de guerre lesquelles n'ont pu empêcher ce désastre[62]. ».

La pression ne se relâcha guère. Une autre lettre de Malaga nous apprend, le 2 juillet 1709, que : « Les trois galères n'ont pu partir que ce jour pour Cadix […] N'ayant osé sortir à cause de cinq vaisseaux d'Alger qui ont croisé pendant quelques jours à la hauteur de Malaga. Ces vaisseaux ont fait échouer à deux lieues du port, un vaisseau génois de quatorze canons dont l'équipage s'est sauvé avec peine[63]. »

Puis on arma plusieurs barques à Oran pour croiser dans les parages d'Alméria. Le gouverneur de la ville s'était empressé d'alerter les endroits les plus exposés. Dans une dépêche de Madrid, le consul de France réclamait « un vaisseau capable de leur donner la chasse » de ce côté[64].

A l'autre bout du bassin occidental, l'Italie. Enrichie par le commerce et la banque, « patrie des trésors artistiques et voluptueux d'or et de chair... asile des proies convoitées, » toute la péninsule se trouvait exposée aux coups des corsaires. Ses rivages étaient frappés sans pitié. De Gênes à Naples, de là, à Reggio de Calabre, de Lucie à Bari, les côtes ecclésiastiques comme le golfe adriatique vivaient dans l'angoisse permanente. Les galères algériennes semaient la désolation et ruinaient les riverains. En 1516, on avait failli prendre le Pape, Léon X, et en 1535, la plus belle femme d'Italie, Giulia Gonzaga échappa, de justesse à Khayr ad-Dîn.

Après la signature des traités avec l'Autriche et le Grand-Duché de Toscane, en 1748, la course prit une dimension nouvelle. Les corsaires pouvaient se réfugier, se ravitailler dans les ports autrichiens et Toscans et menacer les flottes des Etats maritimes d'Italie. Le résident vénitien à Turin disait au Sénat, en mai 1749 : « Toutes les mers qui baignent l'Italie sont à présent encombrées de navires barbaresques : galiotes et chébecs qui parcourent librement les eaux du Grand-Duché de Toscane. Deux de ces navires se sont montrés, pavillons déployés devant Civita Vecchia ; trois sont actuellement dans le port de San Stefano, trois à Porto Ferraio, deux dans le golfe de San Fioranzo, deux à l'île d'Elbe. Tous sont armés de vingt à vingt-huit canons et équipés de deux-cent-cinquante à trois-cents hommes. De ces lieux comme des postes d'observation sûrs, ils étudient les équipements des navires des Etats voisins et l'opportunité des prises[65]. »

Petit à petit, les croisières évoluèrent. Les bâtiments algériens, par le nombre et par la technique, défrayèrent la chronique.

« On ne les vit plus, dit un rapport des Magistrats du Commerce à leur Sénat, courir avec quelques galiotes, quelques fustes ou quelques chébecs, mais groupés en escadres nombreuses, se livrer à une guerre de pirates et jeter la terreur dans tous les Etats de l'Italie[66]. »

Avec une rapidité étonnante et une témérité rare, nos corsaires voguaient dans tous les sens, apparaissaient partout, surgissaient là où on les attendait le moins. Le rapport des Magistrats décrit ces prouesses.

Après un demi-siècle d'alliance entre le Lys et le Croissant (1532-1584), les Algériens, exacerbés par de nombreux actes hostiles, changèrent d'attitude.

La fin du XVIème siècle vit une certaine tension marquée par la capture de vaisseaux marseillais. Le Roi Henri III dut faire appel à 'Uldj 'Ali, Beylerbey, pour les récupérer[67].

Les actions allaient se poursuivre au XVIIème siècle. Les côtes de Provence devaient payer le prix d'une politique jugée inamicale par Alger. L'affaire des deux canons algériens, volés par Simon Dansa et remis au Duc de Guise, en 1606, le massacre, en 1619, d'une ambassade algérienne, partie à Marseille ramener les captifs, sujets de la Régence, la guerre qui s'en suivit, pendant près de dix ans, affectèrent sérieusement, le commerce et la navigation de France. De 1611 à 1613, deux vaisseaux, une polacre, trois barques et une tartane tombèrent aux mains des Algériens. Malgré les dispositions prises par les Marseillais, en armant des galères et en les confiant à des capitaines de mérite, des dizaines de bateaux et près de huit-mille matelots furent pris par nos Raïs.

D'après le rapport de Henri Seguiran, premier président de la Cour des Comptes de Provence, chargé par le Cardinal de Richelieu, d'établir un état des pertes subies, il a été prouvé que « la commune de la Ciotat est déchute par le fait des corsaires de Barbarie du Midi, qui leur ont enlevé, dans une seule année (1633), vingt-deux barques et mis à la chaîne cent cinquante de leurs meilleurs mariniers... Aux Martigues, les mariniers sont les meilleurs et les plus courageux de la Méditerranée, mais les corsaires les ont fort maltraités puisque depuis six mois, ils ont enlevé plus de quatre-vingt[68]. »

En 1647, trois bâtiments, arrivant près de Saint Tropez, envahirent la Chartreuse d'Argentière pour s'emparer de l'Evêque de Toulon qui eut juste le temps de fuir avec ses Chartreux. Néanmoins, trois de ces derniers furent capturés.

Cinq ans plus tard, le 6 août 1652, le Cardinal A. Barberini fut attaqué par deux galères de la Régence, à la sortie du port de Marseille. Il eut la chance de se réfugier sous le canon du fort de Monaco, mais la tartane qui portait les riches bagages du Prince de l'Eglise alla aux Algériens[69].

Le cardinal fut tellement marqué par sa mésaventure que, lors de son voyage en France, en 1655, il refusa d'effectuer le petit trajet entre Savone et Toulon par bateau ; en 1657, il ne consentit à s'embarquer qu'en compagnie du Marquis de Martel qui lui fit escorte avec son escadre jusqu'à Civita Vecchia.

Les îles d'Hyères furent saccagées en 1662. Se dissimulant dans les calanques, les corsaires opéraient des débarquements rapides et inopinés. Ne s'avisèrent-ils pas une fois « de surprendre et d'emmener le cuisinier de l'évêque de Marseille avec les bagages et le train de maison[70] ? »

Si durant toute la période ottomane, la France eut moins à souffrir des incursions que l'Espagne ou l'Italie, la côte Sud du pays, de Narbonne au cap d'Antibes, subit presque tous les méfaits de la course. Deux raisons semblent avoir exposé ces parages aux corsaires : d'une part, Marseille et la Ciotat disposaient d'un personnel spécialisé dans la construction navale ; charpentiers et calfats étaient très recherchés à Alger[71] ; d'autre part, le lourd contentieux entre les deux pays (dont on parlera plus loin) restait déterminant.

L'hécatombe des navires et des matelots se fit sentir, également, à l'époque de Napoléon dont les nerfs furent mis à rude épreuve, par nos corsaires. Sa lettre à Decres, le 7 juin 1802, laisse libre cours à son emportement : « Une barque barbaresque bloque douze ou quinze bâtiments liguriens à Saint Tropez. Les agents liguriens en ont donné connaissance au préfet maritime qui n'a envoyé aucun bâtiment pour dégager ce port. Il est déshonorant pour la république que ces misérables barbaresques insultent nos côtes[72]. »

[1] A.C.C.M. Série E - 59, Traduite en français par le consul Lemaire en juillet 1749.

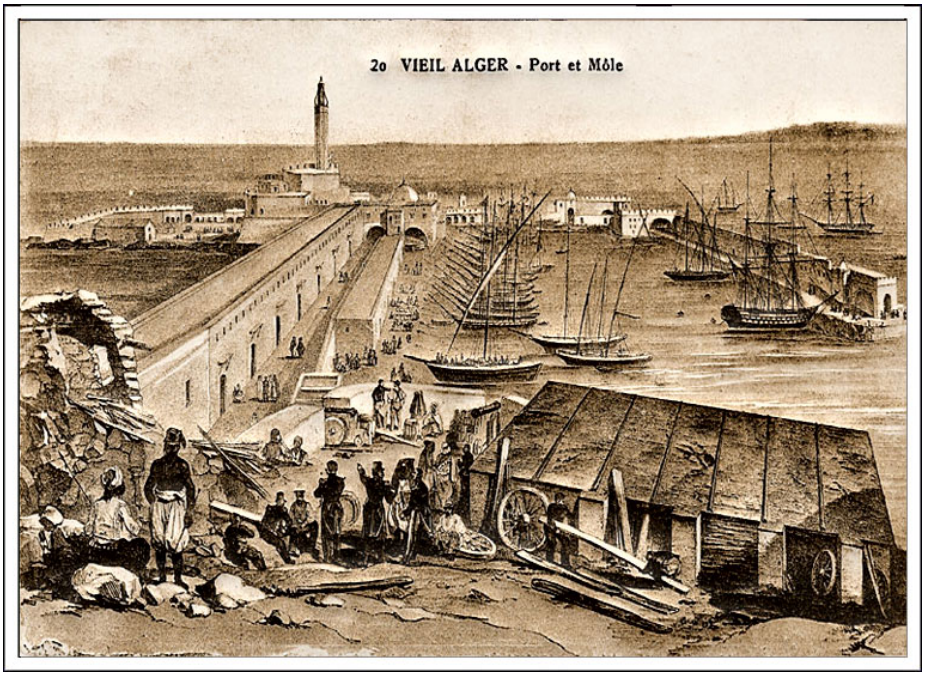
[2] Le texte est signé de Muhammad Pacha ibn Bâkir Dey (fev. 1748 - dec. 1754).
[3] A.N. Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 13 (1721)
[4] A.C.C.M. Série J 1365, Lemaire, Journal, août 1749.
[5] A.C.C.M. Série J 1365, Année 1752.
[6] A.C.C.M. Série J 1364, Lettre de Lemaire, 25 juin 1753.
[7] A.C.C.M. Série J 1365, (avril 1755).
[8] A.C.C.M. Série J 1369, Lettre de Vallière.
[9] A.C.C.M. Série J 1369, Lettre de Vallière.
[10] A.G.C.A. Série A 1A 76 (n° 1382) et 1A 119 (n° 2220 et 2222).
[11] Traité franco-algérien de 1689, article IX ; celui de 1719, article VI.
[12] Traité de 1786, article IV.
[13] Traité de 1763, article 23.

L'article 8 du traité avec Hambourg spécifie bien que : « Si un marchand de Hambourg achète quelque prise amenée dans le port d'Alger ou s'il fait cet achat en pleine mer du corsaire algérien qui aura enlevé la dite prise sur les ennemis de la Régence, du moment qu'il aura le certificat de vente du raïs qui la lui aura cédée, nul autre corsaire d'Alger qu'il pourrait ensuite rencontrer, ne pourra la lui ôter. »

[14] Devoulx, « *La Marine de la Régence d'Alger*, » R. A., 1869.
Voir, parmi les documents, copie d'un certificat de navigation délivré par le consul Deval, en avril 1821 et copie d'un passavant de prise délivré par le même consul en juillet 1821.
[15] Nombreux documents y afférent :
- A.N.Marine B 7 - 89 f° 54.
- A.N.Aff.Etr. B - III 305.
- A.C.C.M. Série B/80 f° 68 v° (22 avril 1711) et C 89 (6mai).

[16] A.C.C.M. Série B/80 (22 avril et 6 mai 1711).
[17] A.N.Aff.Etr. B III, reg. 16 (janvier 1780).
[18] A.G.G.A. Série A, 1A 18 doc. 214 (mars 1706).
[19] Il s'agit de l'équipage de Vely (Oua'lî) Raïs et de deux captifs évadés des galères d'Espagne.
[20] A.N.Aff.Etr. B2/81, Ordres du Roi et Dépêches, Affaires d'Alger (1691).
[21] A.N. Aff.Etr. Consulat d'Alger, Lettre de Vauvré au Marquis de Seigneley 23 juin 1689.
[22] Lettre de Louis XIV au Dey Cha'bane, Versailles 30 octobre 1689 (Plantet, *Corresp*, I, pp. 177-178) Lettre de Seigneley à Dey Cha'bane, 30 octobre 1689 (Plantet, *Corresp*., I, p. 179)
[23] Lettre du 29 décembre 1691.
[24] A.N. B2/87, Année 1692, p. 370 et p. 506.
[25] A.N B3/93. p. 116. Lettre à Dussault. 1693.
[26] A.N.Aff.Etr. B III 305 (1703-1704).
[27] A.C.C.M. Série J 1364, Lettre du 9 mars 1750.
[28] A.C.C.M. Série J 1364, Lettre du 12 février 1751.
[29] Maurin (G), *Les Pirates Barbaresques et le Commerce Français*, Nîmes, 1887.
[30] Dans les registres turcs : Dâr al-Jihâd al-Djazaïr.
[31] Voir première partie, chapitre II, Une option : La Marine de Guerre.
[32] *Rihla*, (Relation de Voyage) cité par Nûr ad-Dîn 'Abd al Qâdir, *Sahafat fi Tarikh madinat al-Djazaïr*, Alger 1965, p. 176.
[33] *Ghazawât 'Arrûdj wa Khayr ad-Dîn*, avec maints détails sur les méfaits des pirates qui pourchassaient les Musulmans.
[34] Hubac, op. cit. pp. 161-162.
[35] Mathiex, « *Trafic et prix de l'homme en Méditerranée aux XVIIème et XVIIIème siècles*, » A.E.S.C., 1954.
[36] Gosse, *Histoire de la Piraterie*, p. 51.
[37] Primaudaie (Elie de la), « *Documents Inédits*, » R.A., 1875, pp. 76-77.
[38] Feraud (Ch), Gigelli, Paris, 1878, p. 128.
[39] Plantet, *Correspondance*... II, p. 40.
[40] A.N.Aff.Etr. B7/5 f° 217 v° (1710).
[41] Primaudaie (Elie de la), « *Documents*, » R.A., 1875, pp. 279-280.
[42] A.G.G.A. Série A (1A. P/V dressé par le consul La Vallée le 25 octobre 1777).
[43] Napoléon, Correspondance... Lettre du 28 octobre 1800.
[44] La Roncière, Histoire... IV, 693.
[45] Filippi (L), « *Marseille contre le Bastion*, » Revue Bastion de France, 15 décembre 1930, p. 169.
[46] Lacroix, *Relation*... II, p. 186.
[47] A.C.C.M. Série J 1351, Lettre du 22 janvier 1682.
[48] A.C.C.M. Série J 1352, Lettre du 23 avril 1687.
[49] A.C.C.M. Série J 1353, Lettre du 16 novembre 1689.
[50] A.C.C.M. Série J 1363, Lettre du 14 avril 1749.
[51] A.N.Aff.Etr. B III - 305, p. 37 (1749).
[52] A.C.C.M. Série J 1364, Lettre du 31 octobre 1753.
[53] Gosse. *Histoire de la Piraterie*, p. 13.
[54] S.I.H.M., Série Sa'adiens - France, t. l,p. 243. Lettre de St Sulpice au roi Charles IX, juillet 1563.
[55] Coindreau, *Les Corsaires de Salé*, p. 112.
[56] A.C.C.M. Série E/67.
[57] Quelques exemples :
En 1752, prise d'un navire français par un corsaire de Tétouan, « dans un port dépendant d'Alger. »
En 1754, combat entre un navire salétin et un bâtiment français au large d'Oran.
[58] A.C.C.M. Série J 1365, Lettre du 28 octobre 1755.
[59] Jurien de La Gravière, *Doria et Barberousse*, p. 194.
[60] Braudel. *Méditerranée*. II, 119. Note 4.
[61] Cité par Gosss. Op. cit. pp. 71-72.
[62] S.I.H.M., t. l.p. 290.
[63] A.N.Marine B7/1, Lettre de Malaga, 2 juillet 1709.
[64] A N.Marine B7/1, Lettre de Madrid, 8 juillet 1709. Rappelons qu'Oran a été libéré, une première fois en 1708.
[65] Sacerdoti. « *Venise et les Régences d'Alger (1699-1764)*, » R.A.. 1957, p. 287.
[66] Sacerdoti. « *La Mission à Alger du Consul de Venise*. » R.A. 1952. p. 72.
[67] Prieur (M), *Ligue des Ports de Provence contre les Pirates barbaresques (1585-1586)*, députation au Roi, Paris 1886.
[68] Maurin, op. cit. p. 9.
[69] *Gazette de France*. 1653, p. 764 ; Grammont, *Histoire*, p. 12.
[70] *Gazette de France*, 1649 - 1653 - 1657.
[71] L'importance de ces artisans apparaît dans les négociations sur l'échange ou le rachat des captifs Marseille rachetait ses captifs entre 205 et 260 écus, tandis que les charpentiers, entre 370 et 469 écus.
[72] Napoléon, *Correspondance*, R.A., 1875, p. 127.

BACK NEXT



Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat

Al-Moujahidine Bahri

2) L'Atlantique. Comme la Méditerranée, l'Océan était labouré dans tous les sens. Les fortunes d'Espagne, de Hollande et d'Angleterre provenaient essentiellement des colonies. Il fallait, pour les corsaires, étendre le rayon d'action à l'Atlantique, la Manche et la mer du Nord.

La lettre de Fourquevaux au roi de France, signalant ces faits, ajoute que « les Espagnols qui savent la vérité ne veulent pas qu'ils s'y soient perdu sinon quelques armes et vivres[1]. »

Les îles de Madère[2], des Açores, des Canaries, les côtes d'Espagne, de Tarifa au golfe de Cadix, du cap Finistère au golfe de Gascogne, l'embouchure du Tage au Portugal, la côte française des frontières espagnoles au canal de La Rochelle, de là à la Manche , partout, on était à la recherche des bateaux venant du Mexique ou des Indes, des côtes africaines ou de l'Amérique du Nord.

Les parages de Cadix attiraient nos marins. Durant le seul mois d'août 1566, ils mirent la main sur vingt-huit navires espagnols artilleries et munitions en grande quantité.

En 1613, les Raïs Sulaymân, Mustapha et Mourad saccagèrent les îles : Sainte Marie et un peu au-delà du détroit, Porto Santo, proche des Canaries.

Un flamand établi à Salé, Juan Jansz, alias Morat Raïs, celui-là même qui conduisit l'extraordinaire raid vers l'Islande en 1627 et dirigea le sac de Reykjavik... avec 3 vaisseaux. Il en ramena 400 captifs. D'Aranda, alors captif à Alger, vit quelques-uns de ces derniers au bagne Ali Bitchin[3].

En 1616 et 1627, les corsaires arrivèrent sur la côte ouest de l'Islande[4]. Ils marquèrent tellement leur passage que Lespes pouvait écrire : « Nous avons pu constater, nous-même, au cours d'un voyage en Islande, que le souvenir de leur débarquement s'est conservé dans les îles Westmann sur la côte S-0[5]. »

L'Angleterre ne fut pas oubliée. Les formations qui évoluaient dans l'Océan capturèrent des dizaines de navires (on dit 466) dont les équipages furent conduits en captivité à Alger. Le consul de Sa Majesté, en poste ici, écrivait à son souverain en 1631 que « si les rançons n'étaient pas versées sans retard, il y aurait un millier d'esclaves à Alger [...] de leur seule dernière croisière, les corsaires avaient ramené neuf voiliers britanniques... » La lettre du consul se terminait par l'avertissement suivant : « ...Ils (les Algériens) disent que si vous ne vous dépêchez par d'envoyer les rançons, ils iront en Angleterre et sortiront les hommes de leur lit, comme ils ont l'habitude de la faire en Espagne[6]. »

En 1647, une descente sur les côtes de Cornouailles ! En 1650 et 1654, on s'emparait de bâtiments jusque devant Plymouth !

La hardiesse et le succès poussèrent les Raïs jusqu'à Baltimore, à Terre Neuve, et dans le Texel[7]. Dans une lettre à MM. de Commerce, le consul Lemaire signalait qu'« il est arrivé, le 4 de ce mois (décembre 1690), deux corsaires d'Alger avec un gros vaisseau génois, de fabrique hollandaise, sortant de Cadix, lequel allait en Portugal, chargé de tous les biens du monde[8]. »

Le Nord comme le Centre de l'Atlantique restèrent un champ de bataille et un lieu de chasse privilégiés pour des marins expérimentés.

Deux vaisseaux génois venant de Lisbonne, en 1709, trouvèrent sur leur route « deux vaisseaux algériens de 36 à 40 canons... Trois autres de 40 canons, croisaient sur le cap Saint Vincent, pendant que dix-sept autres attendaient l'ennemi sur son chemin habituel[9]. »

Les coups devinrent sévères au XVIIIème siècle. Les côtes atlantiques de la France ne furent pas épargnées. Un document de 1720, nous dit que « les négociants hollandais voient à leur grand déplaisir et considérable dommage que les corsaires barbares, et particulièrement ceux d'Alger, augmentent tellement leurs forces maritimes, non seulement dans la Méditerranée, mais même sur les côtes de France, interrompant le commerce de ce pays-ci[10]. »

Entre 1717 et 1720, toutes les marines d'Europe avaient à déplorer des pertes. Le brigantin français, « Charles François » venant de la Martinique « fut amariné à 18 lieues Nord et Sud du cap Saint Vincent et 60 lieues de Cadix... » La flûte hollandaise « Le Jean, » fut prise par une caravelle d'Alger à 9 lieues de la terre d'Ouessant, près de Brest. Elle allait d'Amsterdam à Bordeaux. La même année, ce fut le tour de « La Demoiselle Anne-Marie, » navire hollandais, pris lui aussi « à 5 ou 6 lieues de la terre de Bretagne. » Le vaisseau français, « Maréchal d'Estrées » parti du Havre pour le Sénégal, en décembre 1720, fut saisi par deux galères de la Régence à 90 lieues au Nord de Madère[11].

Quand l'ennemi ne donnait pas signe de vie sur les flots, quand l'attente se prolongeait inutilement, on allait le chercher sur la côte. En 1749, trois chébecs, las de voguer sans rencontrer une proie, « firent une descente à l'île de Lancerotte, une des îles Canaries, où ils capturèrent onze esclaves[12]. »

Les Américains dont le commerce était ruiné par les corsaires depuis de longues années, durent consentir d'énormes sacrifices avant de parvenir à un traité avec Alger.

D - Le bilan

Il serait fastidieux (et impossible) d'énumérer, dans le détail et avec exactitude, les produits d'une activité débordante, échelonnée sur plus de trois siècles. Néanmoins, pour fixer les idées, il nous a paru utile d'inclure, ici, quelques échantillons de prises et de leur contenu.

1) Une guerre lucrative. Si pour la première moitié du XVIème siècle, notre planche de salut reste les « *Ghazawât* » qui nous embarquent avec les « ghuzât » effectuant des croisières bien lucratives[13], pour le siècle suivant, les documents, plus nombreux et plus précis, nous placent au centre de la question.

Les Raïs de cette période, plus nombreux et plus entreprenants, devinrent les maîtres incontestés de la mer. 'Alî Mamy 'Arabadlî, Safi Mustapha, Calafât Hasan, Mustapha Raïs, Sulaymân Raïs, M'Hammed Raïs et Qara Mustapha avaient vidé la Méditerranée et l'Océan de leurs usagers : barques, vaisseaux, tartanes, navires, lougres, polacres et d'autres types de bâtiments prirent le chemin d'Alger.

Le consul Chaix affirme que, de 1613 à 1621, neuf cent trente-six bâtiments avaient été capturés, « et ce chiffre ajoute-t-il, est loin de représenter le total des prises qui avaient été faites[14]. »

De La Motte estime que depuis le 10 décembre 1712 jusqu'à son départ d'Alger, le 4 janvier 1720, le nombre de prises se montait à soixante-quatorze et celui des esclaves chrétiens à mille-cent-soixante-huit[15].

Pour avoir une idée sur les exploits des Raïs, rappelons que de 1737 à 1799, la marine de la Régence avait armé mille-huit navires, soit une moyenne de seize par an[16]. Le consul Van Den Broegh, en poste à Livourne, parlant de la course algérienne, signalait qu'il est arrivé quelques vaisseaux français, venant d'Alger, avec avis que les corsaires avaient de nouveau fait diverses conquêtes consistant dans les suivantes :

- 16 août dernier : un hoeckre hollandais, « La Hélène, » destiné pour Rotterdam.

- 19 août, une flûte dânoise nommée « Margriete » destinée pour Lisbonne, chargées de 3.500 planches, ayant à son bord 24 hommes, prises sur les côtes du Portugal, par deux grands algériens.

- 13 septembre : il y revient trois corsaires algériens qui, depuis le 4 septembre jusqu'au 12, avaient fait les prises suivantes sur les côtes de France, à la vue de Fontenai, dont ils ont amené deux hollandais et un hambourgeois[17].

L'année 1749, semble avoir été une année de belle moisson pour nos Raïs. Les prises étaient, non seulement nombreuses, mais aussi intéressantes.

Le paquebot royal d'Angleterre fut capturé lors de son retour de Lisbonne. Il y avait pour plus de « deux-cent-mille piastres en monnaie d'or de Portugal et en diamants bruts[18]. »

Les quatre vaisseaux qui ramenaient le fameux paquebot, rentrèrent le même jour avec « un gros vaisseau vénitien richement chargé qui retournait de Londres à Venise[19]. »

L'année ne finit pas sans deux beaux succès pour les corsaires. En effet, le 26 décembre « deux chébecs emmenèrent une barque espagnole chargée d'orge dont l'équipage a eu le moyen de s'enfuir, » le lendemain la corvette partie depuis le 15 octobre, rentra avec une prise, la « Nuestra Senora Labadia, » vaisseau portugais de huit-mille quintaux, armé de 24 canons. Il était parti de Porto, pour rejoindre le Brésil. Il fut abordé sur les hauteurs de Madère. Sa cargaison, dit Lemaire, se constituait d'une infinité d'articles différents[20].

Dubois Thainville, citant O'Brien, consul d'Amérique, affirme que la course algérienne a emporté, au début du siècle passé, vingt-sept navires napolitains, siciliens, maltais ayant des passeports anglais totalisant deux cent cinq hommes d'équipage conduits en captivité ; dix-sept navires grecs et treize navires impériaux « estimés à un million de piastres fortes[21]. »

Un capitaine français parti d'Alger, rapporte que « cinq bâtiments rentrés successivement à Alger, amenèrent quatorze navires dont huit suédois, un danois, deux hollandais et trois espagnols, en avril 1814[22]. Pour 1820, on note le retour « d'une division algérienne, partie pour la course et rentrée, après quarante jours de croisière, avec deux grosses polacres et une bombarde tunisienne, richement chargées dont la valeur est estimée à 600.000 francs, et trois navicelles toscanes chargées de provision pour les corailleurs[23]. »

Quant au butin qui a défrayé les chroniques, préoccupé les consuls et alimenté la correspondance entre Alger et les Cours d'Europe, il englobe pratiquement tout ce qui pouvait se vendre, s'échanger ou s'offrir en plus des passagers et membres des équipages qui tombaient dans la captivité.

2) Le butin. Les textes parlent de marchandises de toutes sortes, de bateaux richement chargés de trésors, de sommes considérables. Mis à part, l'exagération calculée pour ameuter l'Europe, l'inventaire des chargements capturés nous donne :

- Produits de consommation : blé, orge, fèves, riz, amandes, cacao, viandes salées, poissons salés, fromages, sucre, sel, poivre, cannelle, noisettes, huile, vin, tabacs du Brésil, tabac en poudre, eau de vie, patates, oignons, ail, épices ...

- Minerais et matériaux : fer, soufre, charbon, briques, bois, faïence, planches, clous, salpêtre, douves.

- Matières premières et produits manufacturés : laine, coton, draps, soie, satin, velours, glaces, savon.

- Animaux : chevaux, bœufs, chiens de chasse, faucons.

- Armes et munitions : canons, boulets, poudre, fusils, couteaux...

- Métaux précieux : or, argent, dinars, doublons, monnaie vénitienne...

Le consul Chaix évaluait les dommages occasionnés aux seuls français dans les huit premiers mois de 1616 à 1.800.000 écus et le père Dan, en 1634, estimait la valeur des prises depuis le commencement du siècle à vingt millions de francs[24].

Pour ceux qui croyaient que la course était une opération financière, Alger regorgeait de richesses. L'état de prospérité de la ville était lié à l'intensité du trafic maritime en Méditerrané et dans l'Océan.

De 1628 à 1643, la course aurait rapporté aux Algériens plus de cinq millions de francs et quatre-vingt bateaux. A elle seule, Cassis perdit quarante barques et trois vaisseaux[25]. De 1797 à 1808, un seul Raïs, Hamîdû, aurait fait près de deux millions de prises[26].

3) Le partage du butin. Le retour des Raïs était une véritable fête. L'un après l'autre, ou par petites formations, les navires rejoignaient le port qu'ils avaient quitté, depuis quelques semaines.

Dès qu'ils étaient en vue, chaque Raïs pavoisait son vaisseau puis tirait des slaves de réjouissance auxquelles répondaient les canons des batteries et des forts. Toute la population accourait vers le port, plusieurs heures auparavant, car les vigies de Bouzaréah avaient déjà signalé l'arrivée des corsaires.

Le débarquement avait lieu au milieu des manifestations de joie et des cris d'allégresse. Puis à tout Seigneur tout honneur ! Le Dey recevait, un rapport détaillé de la mission qui venait de s'achever. On procédait ensuite au partage.

L'opération ne manquait pas de complexité et la réglementation avait subi des changements, parfois en faveur des équipages[27].

Avant toute chose, on commençait par un inventaire minutieux des prises. Le Khûdja al-Ghanâ'im, secrétaire des prises, en dressait la liste avec précision.

L'état armateur avait la grande part. Du lot des captifs, le capitaine, le pilote, l'écrivain et le charpentier lui revenait de droit.

De pareils techniciens étaient très utiles à la marine. La carcasse, les agrès et les armes allaient également au Dey.

Du produit de la vente, on déduisait : les droits du port afin d'entretenir le môle et les différents services, le salaire des Biskri qui déchargeaient le contenu des prises, la solde des gardiens, le loyer du local où étaient entreposées les marchandises, les indemnités des crieurs publics annonçant les ventes, celles de mesureurs, des changeurs, etc...

On prélevait ensuite 1% pour les « tolba » au service des mosquées de la ville et une somme « pour le rachat des Raïs tombés entre les mains de l'ennemi. »

On procédait alors au partage du reste[28]. Raïs et armateurs s'arrogeaient la moitié du butin. Les 50% qui restaient étaient distribués en une infinité de parts, où l'état-major (officiers, chirurgiens, calafat, charpentier, maître de la hache) recevait plus que les autres. Dans ce lot, les marins étaient plus avantagés que les soldats[29].

En 1637, armateurs et Raïs touchaient la moitié du butin, mais ces derniers percevaient encore de la deuxième moitié, 10, 20 ou même 15 parts. L'agha en prenait : 3 ; son adjoint : 3, le chirurgien : 3, et les soldats : 1[30].

Le partage a pu paraître manquer d'équité aux yeux de certains mais à l'époque qui nous préoccupe, la chose était normale et volontairement admise. D'Arvieux a pu écrire, après avoir constaté et médité la réglementation en vigueur ici. « Il est surprenant que les peuples aussi brutaux et aussi barbares que les Algériens gardent autant d'ordre et de justice, qu'ils gardent dans leurs brigandages. On ne voit jamais, entre eux, la moindre difficulté sur leurs partages pendant qu'ils font des injustices à tout le monde, ils se rendent entre eux, une justice que l'on remarque à peine entre les chrétiens les plus parfaits[31]. »

Cependant, les sorties n'étaient pas toujours couronnées de succès. Souvent, le séjour en mer s'avérait inutile et l'on rentrait les mains vides pour diverses raisons, une voie d'eau, un mauvais temps persistant, une croisière défavorable, un ennemi plus fort, un incendie à bord, une épidémie affectant l'équipage etc...

Quand les sorties étaient sans butin, les Raïs et les armateurs n'avaient rien à payer au personnel embarqué. Il n'y avait aucun salaire fixe à donner. C'est pourquoi le bonheur de tous provenait des prises seules, « afin de mieux les inciter au combat par l'espoir de réaliser un gain[32]. » Une paie assurée d'avance diminuerait l'ardeur la plus téméraire.

Les prises qui ne trouvaient pas preneurs étaient expédiées vers Livourne et de là, vers les grands marché de l'Europe. Des juifs, spécialisés dans la liquidation de ces prises, se taillaient les plus gros bénéfices[33].

Le retour des corsaires en 1806 - Maurice_ORANGE

E - La parade européenne

Les coups sévères portés à la sécurité et à l'économie des nations chrétiennes par une course infatigable, amenèrent ces dernières à adopter une série de mesures défensives et offensives. Examinons d'abord les premières, ainsi que les résultats obtenus.

1) Fortification et surveillance des côtes. Dès le XVIème siècle, certains Etats d'Europe, ayant ressenti durement l'action de nos Raïs, s'empressèrent de fortifier les rivages dans l'espoir de stopper les incursions. Plusieurs solutions furent envisagées. Presque toute la côte nord de la Méditerranée se trouva hérissée de citadelles, de forts, de constructions spéciales à tel point qu'un contemporain disait « qu'il n'était villa qui ne soit plus ou moins fortifiée. »

Aux Baléares, les « atayalas » (tours de guet) édifiées, ainsi que sur la côte espagnole exposée, les défenses « torrigiana » de la Corse par les Génois, la construction d'une ceinture « de cent-cinquante paratas » et de trois-cent-treize tours de guet autour du royaume de Naples, les cent-trente-sept sur la côte est et sud de la Sicile... devaient mettre ces régions, en principe, à l'abri des menaces. On y ajouta des places fortes, des points d'appui solides, des batteries, des liaisons par signaux optiques.

A Baudon, près d'un petit lieu de plaisance appelé « Sixfour, » la maison d'un modeste gentilhomme était « assez forte, ayant au-devant une terrasse qui regarde l'entrée de la mer et sur celle-ci, deux pièces de fer coulé, deux pierriers, un de fonte verte et l'autre de fer, six arquebuses et douze mousquets. » On installa à Gibraltar même des canons renforcés qui atteindraient les bâtiments ennemis, on fortifia l'îlot de Peregel au large de Ceuta mais on passait le détroit par surprise « profitant d'une nuit favorable d'hiver » ou par force en malmenant les escadres de garde[34]. » Les habitants des côtes vivaient dans une perpétuelle terreur, même quand leurs maison étaient construites « en matière de forteresse » comme ce couvent de Caloyers, édifié sur la plus grande île des Strophades, aux abords de Navarin[35]. On augmenta le nombre des tours de garde. En 1652, on comptait une centaine en Calabre.

Les fortifications n'ayant pas suffi, on en vint à la surveillance des lieux. Milices et troupes de campagne y furent affectées. Un arrêt du Parlement de Provence, rendu le 11 avril 1622, « enjoignait aux consuls des villes et communautés voisines de la mer de faire bonne garde jour et nuit, sur la côte et d'équiper des vaisseaux et tartanes pour poursuivre les pirates barbaresques[36]. » A la Ciotat, les habitants faisaient bonne garde. Toutes les nuits, un guetteur montait au sommet d'une forteresse, ou à l'entrée du port, y veillait en tenant un feu. Dès qu'il apercevait un corsaire, il en allumait aussitôt un autre. C'était alors le signal convenu et qui se transmettait sur tous les points de la côte, depuis Antibes jusqu'à Port de Bouc. Dès que l'alarme était donnée, on mettait les objets précieux en sûreté[37].

Sur les côtes de Provence et du Languedoc « les riverains furent obligés de convertir leurs maisons en places fortes ou en "logettes" dans lesquelles on entretenait des hommes experts en la navigation lesquels s'y tenaient nuit et jour pour prendre garde aux galères et navires ennemis ; des signaux avaient été établis le long de la côte pour annoncer l'approche des Algériens[38]. »

⊙

⊙ ⊙

Malgré ces dispositions, l'obsession du corsaire algérien hantait les esprits. Début 1777, les habitants de la Magdelaine dont les deux tiers étaient Corses fomentèrent une émeute « lorsqu'ils ont vu transporter toutes les munitions de guerre dont le fort Saint Etienne, de crainte, disent-ils, d'être insultés par les Barbaresques lorsqu'il n'y aura plus personne pour les défendre[39]. »

Les résultats étaient décevants, malgré les ruineuses dispositions. Les côtes étaient si étendues, toutes les initiatives ne pouvaient avoir qu'un effet limité. Le nombre de tours de garde restait, en certains endroits, inférieur aux normes. « Il y a, en Sardaigne, reconnaissait une note officielle[40], que quatre tours qui sont évidemment insuffisantes pour mettre à l'abri, de tous ces dangers, une étendue de sept cent milles de côtes que comprend l'île[41]. »

D'un autre côté, les mesures d'auto-défense furent vaines car les « ghuzât » apprirent vite à déjouer cette surveillance. Ils abordaient de nuit, très souvent, guidés par des captifs originaires de la région et à qui on promettait une libération prochaine. Les dispositions prises ne purent empêcher les habitants de Pallogorio de fuir en masse et de s'installer à Borgia, en 1604 !

2) Patrouilles dans les eaux territoriales. Venise entretenait sur mer plusieurs escadres : la première surveillait l'Adriatique en permanence. Elle était placée sous les ordres du capitaine du golfe. La seconde, fixée à l'entrée de l'Adriatique était commandée par l'Amirante et la troisième, croisait dans le bassin oriental sous la responsabilité du Provediteur.

En 1749, le Pape Benoît XIV, préoccupé de l'insécurité qui régnait dans les eaux territoriales d'Italie, protesta d'abord auprès de l'Empereur d'Autriche contre l'admission des navires algériens dans les ports méditerranéens. Démarche vaine. Alors le Souverain Pontife, invita le Grand maître de Malte, le Roi des deux Siciles, le Roi du Piémont et les Républiques de Gênes et de Venise à pourvoir, en commun, à la défense de ces eaux... On se partagea les zones à surveiller, mais la défense des eaux n'avait abouti à rien ! Deux ans plus tard, les cinq sages du commerce informaient le Sénat que les mers qui baignaient l'Italie continuaient à être infestées de corsaires barbaresques[42]. Le capitaine Trifon Zambella, vénitien, surpris par trois chébecs algériens dans les eaux de Toscane, avait dû abandonner son navire chargé de marchandises et se réfugier à terre avec son équipage.

3) Interdiction de naviguer en Méditerranée : Devant l'ampleur des prises et l'incapacité d'arrêter les attaques des Algériens, Louis XIV prit, en 1683, la décision suivante : « Sa Majesté étant informée qu'il y a, à présent, dans les mers du Levant, un nombre considérable de vaisseaux algériens qui occupent tous les passages, et voulant éviter les prises qu'ils pourraient faire des vaisseaux appartenant à des sujets qui navigueraient avant qu'elle ait suffisamment pourvu à leur sûreté. Sa Majesté a fait et fait très expresses inhibitions et défenses à tous ses sujets des provinces de Provence et de Languedoc et de quelque qualité et condition, qu'ils soient maîtres, patrons ou propriétaires de barques, tartanes ou autres bâtiments, d'en noliser ni faire sortir aucun des ports des dites provinces pour le Levant [...] à peine de confiscation des bâtiments et des marchandises et de mille livres d'amendes, leur permettant seulement de continuer leur commerce et navigation en Italie et port en port[43]. »

Cinq ans plus tard, les ordres donnés aux capitaines en partance pour le Levant furent "de naviguer de conserve jusqu'à la hauteur de l'île de Candie et de se secourir mutuellement en cas de rencontre des Hollandais ou des Algériens en guerre contre la France[44]. »

Cependant, dans le bassin occidental, le grand nombre d'escales rendait impossible la réalisation des convois. D'autre part, cette solution obligeait les navires d'attendre longtemps, prolongeait la durée des voyages et augmentait les frais. Personne n'y trouva son compte.

4) Les « Navi atte. » Pour défendre son commerce maritime, Venise fit construire, à grands frais, de gros bâtiments marchands armés et équipés de façon à pouvoir repousser d'éventuelles attaques corsaires. Elle accorda certains privilèges fiscaux à ces navires afin que les armateurs puissent faire face aux dépenses accrues d'armement et d'équipement.

A peine mis en service, ces géants de la mer montrèrent une efficacité limitée. Attaqués, ils ne réussissaient pas toujours à repousser leurs assaillants. Les corsaires augmentaient sans cesse le nombre de leurs bâtiments qui, « à partir de 1748, ne naviguaient plus isolément mais par groupes de trois ou quatre. » Ils purent ainsi se mesurer, avec succès, aux « Navi atte. » Sacerdoti cite un exemple, parmi tant d'autres, de performance de nos Raïs. « Au-delà du Détroit de Gibraltar, dit-il, la navi atte commandée par le capitaine Bronza fut vaincue dans un combat contre quatre navires algériens[45]. »

5) Le recours à l'escorte. Quand les routes devinrent incertaines, malgré toutes les mesures prises[46] et les voyages dangereux, le commerce, principalement celui de Marseille, connut de difficiles moments.

Pour atténuer la pression des Raïs, on eut recours à l'escorte. Et les bateaux ne quittaient leur port que sous la protection de bâtiments de guerre. Mais il fallait en avoir d'abord !

Au début, une sécurité relative fut assurée au commerce de Marseille. Mais vite les inconvénients dépassèrent les avantages. On s'aperçut que la présence d'unités de guerre n'intimidait nullement les formations algériennes et l'attaque était souvent concluante.

M. de Sartihe, Secrétaire d'Etat à la Marine dit dans une de ses lettres : « J'ai appris, avec beaucoup de peine le malheur qu'ont essuyé cinq bâtiments français qui sont tombés entre les mains de ces scélérats, malgré les mesures qui avaient été prises, dans la vue de pourvoir la sûreté de la navigation dans la Méditerranée. Sa Majesté a été affectée au compte que je lui en ai rendu[47]. »

Il y avait pénurie de navires de guerre pour protéger tous les convois sortant des ports français et allant dans des directions différentes. Le détroit de Gibraltar semble avoir été le plus

critique[48].

Une pétition des armateurs, signée en novembre 1827[49] réclamait l'augmentation des navires de guerre et s'étonnait que « trente-six navires étaient sous l'escorte d'un seul brick[50]. »

.

En octobre 1828, les négociants de Marseille lançaient à leur tour, un cri d'alarme et réclamaient plus d'escorteurs : « Un seul navire par mois pour escorter des navires marchands à destination de l'Océan...! Le commerce de Marseille déjà anéanti, dans le Levant, entravé par la gêne des escortes [...] a besoin d'être sérieusement protégé, si on ne veut pas le voir tomber dans le découragement [...] Depuis la déclaration de guerre à la Régence d'Alger, deux escortes ont été envoyées, chaque mois, elles sont aujourd'hui réduites à une seule ! »

Après avoir demandé au préfet maritime de révoquer son ordre relatif à la réduction des escortes, les signataires réclamaient le retour dans la Méditerranée du plus grand nombre de bâtiments légers, seul moyen, pensaient-ils, de soustraire les navires français aux dépravations des Barbaresques[51]. Et comme les corsaires algériens étaient en croisière « du Cap Saint Vincent au Cap Finistère, » on insistait pour que l'escorte se prolongeât jusqu'aux ports français de l'Atlantique.

L'opération « convoi » fut négative à cause de l'indiscipline ou de l'impatience des capitaines de la marine marchande, de leur cupidité, car ils se séparaient de leurs compagnons de route dans le but d'arriver les premiers aux ports pour y vendre leur chargement.

Efficacité et rentabilité étaient l'objet de vives controverses. Les navires d'escorte étaient jugés « gros mangeurs de primes, de soldes et de crédits. »

L'insécurité de la navigation devint si générale que les corallines prenaient à Naples, à leurs frais, une grande felouque armée pour les escorter en venant de Sardaigne, les défendre pendant la pêche et les escorter de nouveau à leur retour. Au sujet des coups assénés à Venise par la Marine d'Alger, Bonaparte, dans une lettre à son Ministre concerné lui dit : « Venise qui fournit de grands avantages à la marine, réclame de vous, citoyen ministre, douze ou quinze permissions qui mettent les bâtiments les plus riches à l'abri des Algériens. Ces corsaires lui ont déclaré la guerre depuis environ trois mois, ce qui ruine entièrement son commerce. Si pouvez prendre en considération cet objet, il sera très avantageux, pour indemniser ce pays des pertes qu'il fait tous les jours[52]. »

6) Les autres mesures. Pour permettre au navire attaqué de se défendre, on imagina quantité de mesures, « on augmenta les effectifs des équipages, on fit appel aux soldats de métier, aux volontaires aimant le risque, on doubla les gratifications des capitaines et du personnel à bord « qui résisteront ou couleront un navire ennemi, » on décerna « chaîne et médaille d'or à l'effigie du Roi et aux armes de Marseille[53]. »

Venise prit des dispositions d'un autre genre : armer les navires de commerce, assurer des avantages et privilèges à qui utiliserait les navires habilités à faire le commerce dans les bassins oriental et occidental de la Méditerranée... Cependant, pour être déclaré habilité à naviguer, sans protection, « un navire devait mesurer à la quille 70 à 80 pieds, être armé de 24 bouches à feu dont 18 pour boulets de 14 livres et les autres pour boulets de n'importe quel calibre, avoir un équipage de 40 hommes au moins, dont dix devaient être des soldats appartenant à des régiments d'outre mer, porter à bord 30 barils de poudre, 500 boulets assortis, pour les diverses bouches à feu, 40 fusils, 40 bandoulières et 40 dagues[54]. »

En France, une ordonnance royale, envoyée aux échevins de Marseille, « interdisait aux capitaines français de vendre leurs navires à des étrangers » de peur d'être achetés par les algériens.

Pour ne donner au Dey aucun motif de mécontentement, on prit certaines distances avec l'Espagne. Le Grand Amiral de France fit part aux officiers de l'Amirauté que « M. le Duc d'Orléans[55] ayant défendu qu'aucun vaisseau français ait à se noliser à l'avenir, pour le service de l'Espagne, il est nécessaire que vous teniez la main à ce que cet ordre soit exactement observé dans votre port, et que vous le fassiez à tous les participants et maîtres de bâtiments de votre port qui s'y trouveront. »

A côté de toutes ces mesures défensives, les Cours d'Europe, en conflit avec la Régence, adoptèrent une série de dispositions offensives dans l'espoir d'enrayer la course et l'activité des Algériens.

1) L'armement des galères. Le testament de Charles Quint (19 janvier 1548) indique les mesures que l'empereur croyait susceptibles de contrecarrer les Algériens : « Quant aux galères, je ne crois pas que l'Espagne, Naples et la Sicile puissent se distinguer d'en entretenir pour la garde ordinaire de leurs états contre les Turcs et contre les Maures. On ne saurait avoir confiance dans la trêve conclue avec le Turc. Il est donc nécessaire de tenir ces galères armées, ne fussent que pour réprimer les incursions des corsaires[56]. »

Pour défendre son commerce, Marseille prit des initiatives jugées parfois inopportunes et susceptibles de faire plus de mal à ses intérêts que de bien.

Elle arma des galères à ses frais pour entamer la chasse aux Algériens. Cependant, l'opération se révéla coûteuse sinon ruineuse. De 1611 à 1616, elle dut payer 4 500 livres ! Aux frais d'armement, s'ajoutaient ceux de voyages escortés et de la surveillance des côtes de Provence[57]. Pour trouver l'argent indispensable, il fallait augmenter les taxes. Un arrêt du Conseil établissait, en 1688, « un droit de trois livres par tonneau sur les bâtiments venant du Levant. Le produit du dit droit, devait contribuer aux frais d'armement contre Alger. Un second étendait les dispositions du précédent aux navires en provenance de Candie et de l'Archipel.

Un incident survenu en 1703 permit au Duc de Praslin de rappeler la Chambre de Commerce à l'ordre. Un corsaire inconnu que l'on suppose appartenir à la Régence d'Alger » pillait les navires qui sortaient de Marseille. La Chambre avait cru opportun d'armer des navires pour faire la chasse à ce corsaire. Le Duc blâma vivement cette initiative qui pouvait provoquer des représailles des Algériens : « Je ne comprends pas que vous ayez pu agir avec aussi peu de réflexion. Une seule vous fera sentir combien vous êtes fait illusion à vous mêmes et combien vous vous êtes écartés, essentiellement de votre devoir et de votre état en suivant, au hasard, une impulsion de chaleur et de crainte qui vous a porté à la délibération la plus inconsidérée qu'un corps municipal put prendre ; c'est que vous avez établi de votre chef, des représailles possibles qu'il n'appartient qu'au Roi d'ordonner et que vous avez exposé le pavillon de sa Majesté à une rupture presqu'inévitable avec Alger[58]. »

De leur côté, les consuls en poste à Alger réclamaient, régulièrement, dès la fin des soulèvements protestants, le retour en Méditerranée, des galères royales. A leurs yeux, la présence de la flotte dans l'Atlantique n'avait plus sa raison d'être. Leur principal souci étant la lutte contre la Régence, ils prétendaient « qu'on détruirait dans deux ans ces tanières de brigands et de voleurs qui seraient contraints de venir demander la paix à genoux. »

Beaucoup de bruit pour rien ! « Les corsaires barbaresques, dira un spécialiste, établissent leurs croisières le long des côtes, nos vaisseaux de guerre fuyant les côtes, il n'est pas étonnant que ceux qui ont été employés contre ces corsaires en 1728, 1729 et en 1742 n'en aient pris aucun ! »

2) Construction de vaisseaux légers. La marine de guerre n'était pas adaptée à cette forme de lutte contre les bâtiments d'Alger. Le port de Toulon abritait de nombreux vaisseaux, frégates, barques et chébecs, mais ils étaient trop forts pour être destinés « au service qui paraissait le plus urgent » pour le moment. Ils n'étaient pas, à beaucoup près, aussi utiles, surtout pendant de nombreux mois de l'année. Il fallait « avoir recours à des bâtiments plus petits et plus propres par leur légèreté et la nature de leur construction, à poursuivre les forbans dans les anses où ils se retirent. »

En 1750, De Rouillé, Ministre de Louis XV, fit construire quatre chébecs pour les opposer aux Maghrébins. On les appela : « Le Requin, l'indiscret, Le Rusé, Le Serpent. » On décida en 1764, la construction de quatre autres : « Le Renard, Le Séduisant, Le Singe, et le Caméléon. »

Ces mesures ne semblent pas avoir rassuré les marins français. Le sieur Pras, consul de France à Oran, occupé alors par les Espagnols, le disait à Rouillé : « Les capitaines qui abordent ici naviguent avec crainte par rapport aux corsaires d'Alger voyant ce qu'ils ont exécuté au dit Alger avec le capitaine Prépau[59]. Ils appréhendent d'une guerre avec cette République. Ils viennent à moi savoir si j'ai quelques ordres de votre Excellence. »

3) Accentuation de la course. Certaines associations marchandes de Marseille armèrent à leur tour des bateaux corsaires qui « avaient pour mission de courir sus aux bâtiments des pirates barbaresques, de les détruire ou, tout au moins, de les empêcher de sortir de leurs ports d'attache. » Les capitaines de ces navires chasseurs recevaient de l'Amirauté des commissions qui les mettaient en règle avec les bâtiments de guerre. Les marchands payaient et entretenaient ces navires et leurs équipages. Les prises faites leur appartenaient sauf une part qui revenait de droit au Grand Amiral de France. Parmi les aventuriers qui furent au service de Marseille, il faut citer Simon Dansa.

Seignelay engagea des particuliers à armer pour leur compte en leur offrant des vaisseaux du Roi « gratis » et n'exigeant aucune rétribution dans les prises. Il s'obligeait même à prendre, pour le compte du Roi, les esclaves qu'ils feraient à trois cent cinquante francs, pièces[60]. Ces armements privés persistèrent jusqu'à la fin du XVIIIème siècle. Un arrêt du Conseil d'Etat rendu le 17 septembre 1687, ordonnait que « le commerce de Marseille payera 3.000 livres à chaque armateur qui prendra un vaisseau d'Alger, armé en course et 1.500 livres pour chaque barque armée en guerre, qu'ils prendront sur les dits corsaires. » Suite à cet arrêt, une gratification de 1.000 livres fut consentie au Marquis d'Amfreville « armateur particulier ayant activement collaboré à la prise d'un vaisseau corsaire d'Alger, de trente canons, cent-quatre-vingt un Turcs en vie et quarante-six chrétiens dont vingt-cinq Français » et amené à Toulon[61].

La même année, de Mortemart eut ordre de poursuivre les Algériens sans prévenir, de séparer son escadre en plusieurs croisières : la plus forte, au détroit, la deuxième sur Ivice, la troisième sur le cap Saint Vincent et le cap du Finistère, la dernière aux îles Saint Pierre [...][62] et de chercher le coup d'éclat.

4) Plan de police des mers. Dans le cadre de la poursuite des Algériens en mer, on étudia la construction d'une flotte spécialisée dans la lutte contre ces derniers.

Il y eut le plan Henri de Seguiran, en 1633. Son auteur suggérait « que le Roi de France tienne vingt galères divisées en deux escadres. La première, de douze, pour assurer le port de Toulon qui est comme le centre de la dite côte, la seconde, qui serait assez grande, de huit galères pour demeurer à Marseille, battrait la côte de la mer à divers temps depuis la dite ville de Marseille jusqu'au cap Sicret, proche de Toulon du côté du Levant et du côté du Ponant, jusqu'à la Tour de Bouc, proche de l'embouchure du Rhône. »

Jacques Vacon avait son opinion : « Guetter entre Oran et l'Espagne les pirates algériens chargés de nos dépouilles aux bouches de Bonifacio, les receleurs de Livourne venus d'Alger ou de Tunis, au Sud de Candie, les détrousseurs du Levant[63]. »

L'autre plan est de Tourville, adressé à Seigneley, en octobre 1687. « Il faut, lui dit-il, douze navires pour faire la guerre contre les Algériens, c'est à dire, deux pour croiser contre les Salétins sur le cap Saint Vincent, la Roque et Finistère et qui soient assez forts pour prendre les Algériens ; il en faudrait quatre pour demeurer dans ce détroit ; en cas qu'ils n'y passent pas, il faudrait que ces quatre navires aient la liberté de courir par toute la Méditerranée et même d'y consommer leurs vivres parce qu'il serait fâcheux que, sachant qu'il y a des corsaires dans la Méditerranée, on les abandonnerait pour rentrer dans le détroit et prendre un mois et demi de vivres qu'on réserve pour passer dans le détroit et pour se rendre en France. Pour les six autres vaisseaux, je pense qu'il serait à propos de les envoyer dans la Méditerranée, selon les nouvelles que l'on apprendra de ces corsaires [...] Pour les navires des caps Saint Vincent, la Roque et les Barlingues, ils faut qu'ils restent toujours dans l'Océan. »

Chaque échec d'un plan amenait l'élaboration d'un autre. De Kersaint avait le sien en 1720. Ecoutons-le : « Si j'avais l'honneur d'être Ministre de la Marine, je regarderai, comme une bonne fortune, l'insulte que les Algériens viennent de nous faire et, bien loin d'employer toute la puissance du Roi pour écraser, tout d'un coup, cette insolente République, je profiterai de l'occasion qui se présente de tenir toute l'année, sans alarmer nos voisins, une douzaine de bons vaisseaux armés pour harceler et bloquer les pirates dans leurs ports ; il y en aurait, sans cesse, six en croisière, deux en face d'Alger, deux ou trois lieues au vent, deux à égale distance sous le vent et, en outre, des chébecs et de petites frégates tout le long de l'étendue de cette côte, tant pour empêcher qu'il ne sortit aucune de leurs galiotes que pour fouiller exactement tous les neutres qui peuvent y aborder pour leur fournir des agrès et des munitions de guerre. Une de ces frégates pourrait aller jusqu'en Sardaigne d'où elle apporterait aux gros vaisseaux toutes sortes de rafraîchissements qui y sont en abondance et à très bon compte.

Il serait heureux qu'il y eut, dès ce moment, un couple de vaisseaux prêts à se rendre devant Alger, pour arrêter les secours que nos ennemis ne manqueront point de leur porter [..].

Quant au projet de bombarder Alger pour renverser des maisons, outre qu'il en coûterait des sommes considérables, ce n'en vaut pas la peine[64]. »

[1] S.I.H.M. *Série Sa'adiens* - France, t. I, p. 284. Lettre au roi Charles IX. Ségoire. 3 septembre 1566.

[2] Ile de l'Atlantique dépendant du Portugal, 740 km2.
[3] Mon article, *Turkjaranio* (Le raid Turc), Connaissez-vous ? Sous presse.
[4] Dan, *Histoire*, p. 312.
[5] Lespes, Alger, Paris 1930, p. 131. Mon article : *Turkjaranio* (Le Raid Turc) Revue Maghrébine. 1996 pp.
[6] Cité par Gosse, *Histoire de la Piraterie*. Le maire de Plymouth faisait savoir en 1625 que « les pirates au cours de cette année avaient capturé un millier de marins des régions de l'Ouest. »
[7] Laugier de Tassy, *Histoire d'Alger*, p. 264.
[8] Cité par de Grammont : *Correspondance des Consuls*... Lettre du 11 décembre 1690.
[9] Marine B7/2 f° 225, Lettre de Cadix, 24 août 1709.
[10] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, n° &" (1720-1789), Projet pour la ruine des pirates turcs d'Algiers, Tripoli, Tunis et Zalé (Salé).
[11] La principale raison de ces arraisonnements était la non-conformité des passeports présentés aux modèles détenus par les Algériens.
[12] A.N.Aff.Etr. B III - 303, p. 37 (1749).
[13] *Ghazawât*. Ma thèse de 3ème cycle, première partie, Aix en Provence, 1972.

[14] Grammont (H.de), « *Relation entre la France et la Régence d'Alger*, » R.A., 1879, p. 139.

[15] *Voyage*, p. 139.
Sur les prises de 1685 à 1686, A.N. Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 12, Alger, (1604 - 1719).

[16] Desfeuilles, « *Scandinaves et Barbaresques*, » C.T. 15/1956, p. 330 ; Az-Zahhar, *Mudhakkirât*, p. 66.

[17] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, n° 13 (1720 - 1789).

[18] A.C.C.M. Série J 1365, Lemaire, Journal (1749) et Série J 1363, Lettre du Consul Thomas.
Une intéressante polémique s'engageant entre Anglais et Algériens au sujet de cette prise : le Dey jugeait que le paquebot n'avait pas de passeport ordinaire des vaisseaux marchands conforme aux modèles que l'on délivre ici... Donc, le chargement était de bonne prise.
La Cour de Londres : le Commandant était muni de la commission du Roi. Le bâtiment appartient à Sa Majesté. Il est uniquement destiné au service de la Couronne.
Réponse du Dey : le vaisseau ayant chargé des biens de particuliers (une vingtaine environ cesse d'être un vaisseau du Roi (qui de plus, n'a pas jugé bon de répondre à trois lettres du Dey). Dét dans L.Chailloux, *Textes pour servir à l'Histoire de l'Algérie au XVIIIème siècle*, pp. 77,78.

[19] A.C.C.M. Série J 1363, Lettre du Consul Thomas, 5 avril 1749.

[20] A.C.C.M. Série J 1364, Lettre du 15 janvier 1750.

[21] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 14

[22] A.C.C.M. Série M R. 46.1.41, Le capitaine rentrait en France avec la polacre française, « Aziza. » La série présente une liste exhaustive des prises.

[23] A.C.C.M. Série MR.46.1.41. (20 août 1820).

[24] Sans citer de sources, P.Boyer affirme que : « De 1800 à 1815, le chiffre des ventes atteint 6 millions et demi de francs-germinal soit près de 20 millions de francs. » « L'année qui voit le plus grand nombre de captures est 1802 : 20 au total dont celle de la frégate portugaise. » (*La Vie Quotidienne à Alger*, p. 239).

[25] La Roncière. *Histoire*. IV, 692.

[26] Jurien de La Gravière, *Doria et Barberousse*, p. 374.

[27] En 1817. 1818 et 1826 notamment. Voir Dan. *Histoire*. pp. 303-304-305.

[28] Les auteurs occidentaux donnent des répartitions différentes. A titre d'exemple, d'Arvieux, *Mémoires*, v. p. 269, Laugier de Tassy, *Histoire*. p. 265

[29] Si les janissaires avaient l'organisation et les privilèges attachés au corps de ceux de l'Empire Ottoman, les Raïs ne recevaient aucune solde et ne vivaient que par le produit de la course.

[30] Douin nous donne le partage dans la course anglaise et française au début du XIXème siècle : « Parmi les corsaires qui lui tombaient entre les mains, dit-il, Nelson choisissait les navires les mieux taillés et, au lieu de les vendre, comme prises, proposait à l'Amirauté de les acheter à son compte. » (*La Méditerranée de 1803 à 1805*, p. 186).
En France la répartition se faisait conformément à l'arrêté consulaire du 9 ventôse an IX.
« Tous les vaisseaux, frégates ou autres bâtiments de guerre ennemis qui seront pris par les bâtiments de l'Etat, ainsi que leur artillerie, agrès, vivres et munitions, matières d'or et d'argent et autres objets chargés sur les bâtiments capturés, appartiendront en totalité aux individus composants les Etats-majors et équipages des bâtiments preneurs. »
« A l'égard des corsaires, bâtiments armés en guerre, marchandises et navires marchands capturés, les 2/3 seulement du produit de la prise devaient être distribués entre les Etats-majors et les équipages, le dernier tiers étant versé à la caisse des invalides de la marine [...] Si les vaisseaux ennemis étaient pris à l'abordage, une prime de 200 francs par canon était allouée en sus. » (Douin, op. cit. pp. 199-200).

[31] D'Arvieux, *Mémoires*. V, pp. 262 - 263.

[32] Dan, Histoire... pp. 265 - 266.

[33] On a toujours accusé les Juifs d'Alger ou de Livourne d'être seuls friands de prises invendues ici. Beaucoup de consuls en poste à Alger ou dans les Etats Italiens concouraient directement ou par des intermédiaires, à l'acquisition de navires, de marchandises ou même d'esclaves.
M.Rosalem, Vénitien, chargé de conclure avec Alger un traité de paix, désigna nommément les consuls Logie de Suède, et Fordt d'Angleterre, comme grands « acheteurs » de prises (R.A.. 1952, pp. 85-86).

[34] Braudel, *Méditerranée*. II, p. 110.

[35] Douin, La Méditerranée, p. 29.

[36] A.D.B.R. Série B IX - B 2 f° 1

[37] Pie V (1566 - 1572) ordonna de couper les arbres et les buissons autour de Santa Lorenza.

[38] Primaudaie (E. de La), *Le Commerce,* p. 29.

[39] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents 1541 - Corse* (1681 - 1779) p. 18 v°. Lettre de Vergennes à Tillet, 5 février 1777.

[40] Bureau de l'Etat pour les Affaires Etrangères, 4 septembre 1779, Réflexions sur l'état envoyé de Sardaigne.

[41] Cité par B.Manca, Gli stati delMaghrib e la politica estera del regno sardo (1773 - 1783), p. 153.

[42] Sacerdoti, R.A., 1957, p. 286.

[43] A.C.C.M. Série E/53.

[44] AC.C.M. Série B/5 F 382 (11 décembre 1688).

[45] Sacerdoti, R.A., 1957, p. 288.

[46] On les comparait à l'époque « aux chemins les plus écartés de la Calabre et de l'Albanie ».

[47] A.C.C.M. Série E, Lettre du 16 janvier 1775. De nombreux détails dans les articles 42, 43, 44, 45 de la même série.

[48] A.C.C.M. Série MR 46.1.41, *Lettre des négociants de Marseille*, 2 juin 1827.

[49] Le blocus d'Alger avait déjà commencé.

[50] Copie de cette lettre dans les documents, à la fin dut. II.

[51] A.C.C.M. Série MR 46.1.41.

[52] Napoléon, Correspondance... publiée par Berbrugger : « *La Régence d'Alger sous le Consulat et l'Empire*, » R. A., 1875, p. 18, Lettre du 20 Messidor V/17 juillet 1797.

[53] A.C.C.M. B6 f° 640 (1695).

[54] Sacerdoti, R.A., 1957, p. 284.
Dague : épée à lame large et courte.

[55] Philippe, Duc d'Orléans : Régent de France (1715 - 1723)

[56] Jurien de La Gravière. *Les Corsaires Barbaresques*, p. 140

[57] En 1621, un voyage escorté revenait à 20.000 livres et en 1652, une simple surveillance de la côte provençale coûtait à la Chambre de Commerce 4.000 livres.

[58] A.C.C.M. Série AA/88, Lettre du 14 février 1703.

[59] A.N.Aff.Etr. B 1 - 928, p. 396 v°, Lettre du 22 mars 1754. Sur l'affaire Prépau (1753), Devoulx, R.A., 1871.
Plantet, *Correspondance*, II, 216-217.
Chaillou (L.). *Textes*. pp. 114-116.

[60] A.N.Aff.Etr. B III - 305.

[61] A.C.C.M. Série B 5 f° 350 v° (18 décembre 1687).

[62] A.N.Aff.Etr. B III - 305 (mai 1687).

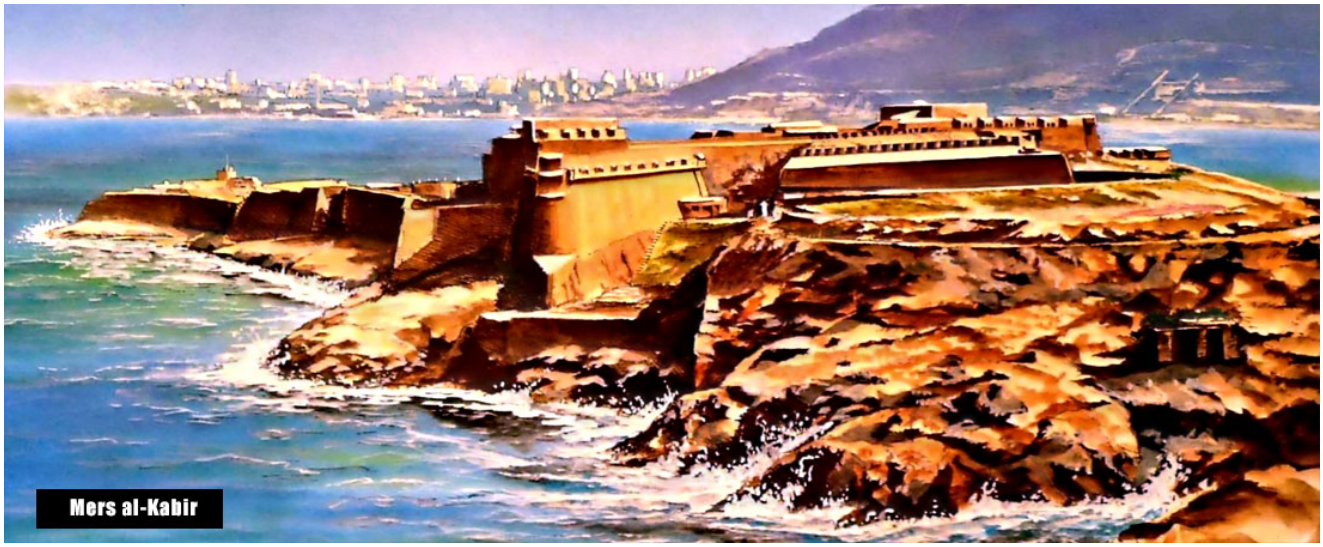
[63] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 13, Alger (1720 - 1789).

[64] La Roncière, *Histoire*. IV, p. 693 citant Süe, *Histoire*. III, p. 276.

BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat



Al-Moujahidine Bahri

5) L'intimidation. Dès le XVIème siècle, l'Europe eut recours à des démonstrations de force pour freiner l'activité de la marine algérienne. Nous avons déjà parlé des nombreuses et inutiles expéditions entreprises par les nations chrétiennes durant toute la période que nous étudions et dont les résultats furent insignifiants.

A côté des classiques croisières, préparées et organisées par les stratèges de renom, il y avait des apparitions d'escadres de temps à autre, pour soutenir les prétentions des cours d'Europe. De Louis XIII au blocus de 1827, que d'envoyés étaient venus promettre aux responsables d'ici les foudres des rois et des empereurs d'en face, s'ils ne souscrivaient pas à la paix, à la libre navigation ou à la fin de l'esclavage...

Il serait long et fastidieux de présenter tous les amiraux et généraux qui s'étaient présentés devant Alger pour proférer des menaces. Signalons, cependant, que sous Louis XV, M. de Mons, fit une apparition à la tête d'une division venue de Brest et de Toulon, démonstration « aussi stérile que devant Tunis. » De 1727 à 1734, les croisières se succédèrent. La dernière était dirigée par de Court, à la tête de neuf vaisseaux de guerre. Avant de se retirer, le Dey dit à cet officier : « Que voulez-vous ? La guerre ou la paix ? Je suis prêt à l'une comme à l'autre. » Et le chef de la dite escadre, ne songeant pas à « pousser les choses à bout » reprit vite le chemin du retour.

Cependant les menaces les plus invraisemblables venaient de Napoléon qui ne souffrait point que la Régence puisse le défier. Sa correspondance foisonne de prétention. Il était convaincu que son nom seul devait faire trembler le gouvernement de la République, que, s'il le voulait, il ferait de notre pays, « une bouchée, comme ce fut le cas de l'Egypte. »

S'adressant à son ministre des relations extérieures, il lui prescrivait de demander « la tête du Raïs qui a bâtonné un capitaine français dans la rade d'Alger, qu'il (le consul) fasse restituer le bâtiment pris dans les îles d'Hyères, qu'il doit faire connaître au Dey que, s'il doit continuer à écouter les conseils du Vekil al-Hardj [...] qui est l'ennemi des Français, il perdra, que personne ne m'a jamais insulté en vain et que s'il ne se comporte pas comme il se doit, je suis dans le cas de le punir, comme j'ai puni les Mamelouks, enfin il (le consul) prendra un ton très haut et très impérieux parce que, effectivement, je préfère avoir une rupture avec Alger et lui donner une bonne leçon, s'il en a besoin, que de souffrir que ces brigands n'aient pas, pour le pavillon français, le profond respect que je suis à même de les obliger à avoir[1]. »

Il fait dire, par son ministre, à ses représentants à Alger et Tunis « de bien établir les différences qu'il y a entre les Français et les Anglais, que ceux-ci peuvent bien envoyer quelques vaisseaux, mais pas une armée comme je puis le faire d'un moment à l'autre. » Trois jours plus tard, il prit un arrêté dont l'article 1er stipulait : « Le Ministre de la Marine fera partir, sur le champ, de Brest trois vaisseaux de guerre et deux frégates pour se rendre dans le plus court délai à Alger où ils mouilleront et trouveront des ordres chez l'agent de la République[2]. »

La tension ne faisait que croître entre Paris et Alger. L'Empereur, dans une lettre à un subordonné, le 27 juillet 1802, menaça d'envoyer, contre la Régence, une armée de 30.000 hommes. « Je ne laisserai pas pierre sur pierre à Alger et je m'emparerai de toute la côte d'Afrique » ajoutant qu'il a détruit l'empire des Mamelouks, qu'il n'a jamais rien payé à personne, qu'il débarquera 80.000 hommes sur les côtes algériennes et qu'il détruira la Régence[3]. »

Comme la politique de la canonnière, pratiquée depuis le XVIème siècle par les différents Etats chrétiens, la vantardise de l'Empereur pour contrer la marine de la Régence, ne sut plier des Deys décidés à maintenir et à défendre leurs prérogatives découlant d'une souveraineté de fait.

6) Bombardements d'Alger. La capitale fut, dès le XVIème siècle, dans le collimateur des responsables européens. Plusieurs plans pour l'anéantir furent élaborés Nous en avons cités quelques-uns dans le chapitre relatif à la marine de guerre algérienne[4]. Tous pensaient que la ville tomberait si on le voulait.

Si l'on examine ceux du XXVIIIème siècle et ceux du premier tiers du XIXème, on remarque que la part de l'imagination et du rêve l'emporte de loin sur celle du possible.

De Kersaint préconisait de détruire leurs forts (aux Algériens) et de combler les ports et ce n'est pas besogne aisée. « J'y étais, dit-il, à Alger sous les ordres de M. de Gentien, je connais le local [...]. Je m'y suis promené et, en ces temps, ils passaient pour avoir plus de cinq-cents pièces de canon qui défendent les approches de leurs ports [...]. Je crois, malgré tous les canons, très possible, d'accord avec les Espagnols, de détruire leur ville, leurs forts et leurs ports [...] Je voudrais que les deux couronnes me fournissent 22.000 hommes de troupes régulières, que les Espagnols avec 4.000 fissent diversion du côté d'Oran. Avec les 16 ou 18.000 hommes, je devais effectuer mon débarquement, soit entre le cap de Ténès et Alger ou aux environs du cap Matifou[5]. »

De Kercy qui fut consul ici, avait les mêmes aspirations. Dans son mémoire, il affirme : « Quand on aurait écrasé les forts de la marine d'Alger, la Régence demanderait la paix mais elle ne consentirait jamais à l'acheter et la France en serait pour les frais de l'expédition... Il n'est qu'un moyen de faire l'expédition d'Alger, sans qu'elle soit onéreuse au Trésor Public, il n'est qu'un moyen de se garantir pour toujours des brigandages de ce gouvernement et ce moyen, c'est de l'anéantir. On ne peut y parvenir qu'avec une armée de terre. »

En 1827, le peu de résultats obtenus par un blocus coûteux inspira quelques illuminés.

Lord Cohran, officier britannique, rayé de la marine en 1814, fit des offres au ministre français Hyde De Neuville. Son plan prétendait empêcher le feu des batteries algériennes. « Rien ne peut mieux remplir ce but que l'application des exhalaisons de soufre. Il serait convenable de débuter par cette opération contre les batteries de la ville d'Alger avant que l'escadre de blocus attaquât. Six ou sept vieux vaisseaux remplis de soufre grossier et de bois de chauffage accompagneraient l'escadre, on profiterait du vent pour les diriger contre la ville d'Alger, dont les habitants seraient chassés par les exhalaisons de soufre. »

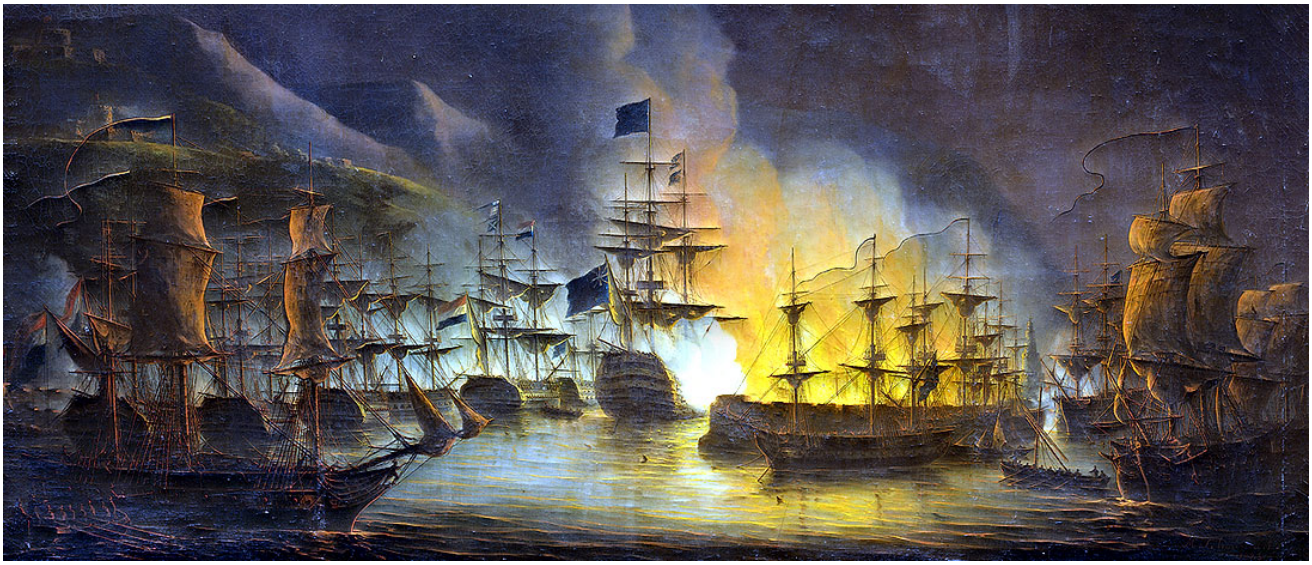
Ce plan fut rejeté.

De Livron et Droetti voulaient confier le soin de prendre la capitale à ... une armée égyptienne « laquelle n'aurait qu'à traverser quelques centaines de lieues de désert » pour arriver au but.

Margrat, un aéronaute, offrit de faire pleuvoir sur la ville, du haut d'un aérostat, des matières incendiaires[6].

Les partisans d'un coup de force contre Alger ne voyaient de solution que dans la guerre totale. Clément Tonnerre, Ministre de la Guerre, dans un rapport présenté au Roi, le 14 octobre 1827 affirmait : « ...Il faut bien se le dire, il n'y a pas de sécurité avec le gouvernement d'Alger que dans sa destruction entière et il n'y a, Sire, pour arriver à ce but, d'autre moyen qu'une expédition parterre[7]. »

La course ne fut pas l'apanage des seuls Musulmans. Cette guerre, d'un genre spécial, fut pratiquée et subie par de nombreuses nations maritimes. Ce qui fait dire à Braudel que « course chrétienne et course musulmane s'équilibrent[8]. » Avec une différence de taille cependant La course pratiquée par les Algériens était la guerre des pauvres engagée contre les riches, la lutte « des interdits de commerce » contre ceux qui se prétendaient être les seuls à tirer profit du trafic maritime.



Chapitre Dix Huit

LES PERTES MATERIELLES

A la mer, on ne saurait répondre de rien, disait-on ! Sorties prolongées, randonnées lointaines, batailles engagées, coups de main d'un adversaire toujours prêt à sévir... que de dangers

exposaient la flotte et que de graves risques encourait-elle à tout moment !

Aux hasards de la mer s'ajoutaient les hasards de la guerre. Des navires engagés, « il ne revenait guère, pour l'ordinaire, que la moitié, le reste étant pris, échoué ou faisant naufrage[9]. »

A - LES TEMPÊTES

La mer ne fut pas toujours l'alliée fidèle du marin. L'élément liquide était souvent perfide.

En 1592, une tempête en démolissant la jetée Khayr ad-Dîn, à Alger, avait broyé puis englouti plusieurs bâtiments qui se trouvaient dans le port. Une autre, en 1619, dépouilla la marine de vingt-cinq unités. En décembre 1662, quatorze vaisseaux d'Alger plus sept barques provenant de prises furent démantelés par un vent forcé du Nord.

En mer, la furie des flots pardonnait rarement. Quinze Algériens, dont le navire fut brisé par les vagues en 1679, se retrouvèrent sur la côte de La Rochelle[10]. Le navire algérien « Le Croissant d'Or » se brisa, à son tour, sur les côtes de la Bretagne[11]. Un autre naufrage éprouva la marine en 1700 sur la côte de Minorque[12]. Un chébec de 14 canons, appartenant à Hadj Osmân, commandé par Raïs 'Abd ar-Rahmân, périt en 1750 devant Marseille. Le « Chamakdjî, » vaisseau de quarante canons, « rendit l'âme » près de Tétouan, la même année[13]. « On n'a rien pu sauver des agrès. Il s'est noyé environ soixante matelots[14]. » Quelques semaines plus tard, ce fut le tour d'un autre chébec près de l'île de Pommègue[15] et d'une barque de quatorze canons à Port Mahon.

En novembre 1764, un bâtiment algérien de seize canons quitta Alger avec deux-cents hommes d'équipage, sous la conduite du Raïs Derbich. Après avoir longé les côtes d'Espagne, il s'échoua par un grand vent contraire et un épais brouillard, au 32ème jour de son périple, sur la plage Saint Laurent, dans le Rousillon. Le timon du navire ne put résister à la fureur des vagues, le froid et la faim livrèrent les marins à la maladie et à la mort[16].

En mai 1765, un grand malheur vint endeuiller la Régence : trois grands chébecs firent naufrage non loin de Mélila. Des trois Raïs, deux revinrent à terre avec 4 ou 500 hommes. Le troisième se réfugia à Salé avec 2 ou 300 membres et le reste de leurs équipages, se montant environ à 400, avait péri. « Le Dey nous dit Vallière, a fait grâce à ces matelots, mais il n'en sent pas moins le vide que cette disgrâce met dans sa marine. On parle de mettre de nouveaux chébecs sur le chantier[17]. » En 1777, un naufrage emporta, sur les côtes du Languedoc, près de Leucate, un navire algérien de douze canons avec ses deux cents hommes[18]. Les malheurs se succédaient aux malheurs : En août 1789, on déplorait la disparition d'un autre aux plages de Testa près de Longo Sardo, à cinq lieues de Boni Facio[19].

B - LES INCENDIES

Les expéditions européennes répétées, de 1516 à 1830 visaient, en premier lieu, la destruction de la flotte ancrée dans le port, ainsi que ses infrastructures et ses moyens de défense. Les bombardements n'ayant pas donné les résultats escomptés, on chercha à incendier la flotte par tous les moyens. On utilisa des agents entraînés ou des bombes conçues pour cet usage.

En 1550, le Valencien, Juan Canete, de Majorque, se hasarda jusque dans le port avec le dessein d'y incendier la flotte. En 1567, un autre Valencien, Juan Gascon, employé avec son brigantin au ravitaillement et à la poste d'Oran [...] pénétra dans le port d'Alger et fit flamber quelques bâtiments[20].

N'ayant pas été satisfait pleinement, lors de l'expédition de 1620, l'Amiral Mansel, avant de sortir du port, tenta infructueusement de brûler les vaisseaux de la Régence qui s'y trouvaient. Sir Ed. Spagg, après son départ d'Alger en 1670, se rendit à Bougie où était rassemblée une importante flotte. L'amiral rompit les chaînes, fit taire les batteries, prit ou brûla plusieurs navires[21]. Les bombardements d'Alger de 1682 et 1683 assénèrent des coups très durs à la flotte ancrée en chantier ou en réparation à côté. En 1692, le feu allumé par des agents européens, détruisit des bâtiments immobilisés au port.

A côté des tentatives individuelles, il y avait l'action concertée. Chaque croisière, et chaque blocus avait ses plans concernant l'incendie de la flotte, soit dans les portes de la Régence, soit à l'étranger.

L'acharnement des Anglo-Hollandais, en 1816, devant la capitale coûta très cher à la marine. Si les sources ne sont pas d'accord sur le nombre exact de bâtiments incendiés, elles s'accordent à trouver les dégâts importants. Exmouth s'estimait très satisfait car « beaucoup de navires étant maintenant en flamme et la destruction de tous étant certaines, je pensais, disait-il, avoir exécuté la portion la plus importante de mes instructions[22]. »

C - LACOURSE CHRETIENNE ET LES GUERRES NAVALES

L'activité des corsaires européens et les guerres engagées aux côtés du Sultan saignèrent, dangereusement, la flotte d'Alger. Grands Etats d'Europe, ou petites principautés livrèrent, à la Régence, des batailles destructrices.

Malgré leur audace légendaire, et leur technique éprouvée dans les accrochages en mer, il arrivait, aux marins d'Alger, de subir des pertes. La liste des échecs est longue.

Khayr ad-Dîn perdit des galiotes et des fustes à la Goulette en 1535[23]. En septembre 1540, une escadre espagnole surprit une flottille algérienne (16 navires avec 1.300 hommes) qui se dirigeait vers Gibraltar. L'accrochage fut bref mais dur et les pertes énormes : 9 galiotes et une galère furent abandonnées à l'ennemi. Des dizaines de marins y laissèrent leur vie.

Après avoir relâché à Oran, Ph.E.de Gondi, Général des Galères de France, enleva, à l'abordage, le 22 juillet 1620, deux bâtiments algériens de 17 canons chacun « et mettait aux fers une soixantaine de marins[24]. » Une semaine après, Raïs Sulaymân, poursuivi, fut contraint de faire sauter son beau navire après l'avoir jeté à la côte[25].

Mars 1621, quatre bâtiments algériens étaient coulés entre Porquerolles et Saint-Tropez[26]. Les pertes étaient encore plus élevées quand il arrivait aux marines française et espagnole de coopérer dans les combats contre des Algériens. Hassan Calafat « redoutable corsaire magicien » conduisant cinq vaisseaux et un grand galion, fut attaqué en 1624 par quinze galères et « ne se rendit qu'après neuf heures de combat forcené non sans avoir mis le feu à son vaisseau dans le pillage duquel périrent quantité de soldats chrétiens[27]. »

Les accrochages entre le chevalier Gamier et les Algériens, en septembre 1634, coûtèrent à ces derniers deux cents tués et le reste capturé[28]. » Les combats de la Velone, en août 1638, permirent aux Vénitiens de détruire dix-huit vaisseaux d'Alger et de Tunis[29]. Le siège de la Canée qui dura plusieurs semaines, en 1644, vit non seulement une vingtaine de vaisseaux immobilisés, mais fit subir des pertes à la flotte d'Alger. Le Diwan décida d'envoyer une ambassade à Istambul pour informer le Sultan « de l'incapacité où se trouvent les Raïs d'Alger de participer à la campagne navale du printemps prochain arguant de la nécessité où ils sont de conserver un nombre de navires suffisant pour la défense de la ville. » En Méditerranée centrale, la même armée navale fut défaite en 1656. Forte de quatorze bâtiments, elle fut presque détruite par les Vénitiens au Sud de Chio[30]. En juin 1663, ce fut la capture de « La Perle » d'Alger qui avait livré bataille, un an auparavant, au vaisseau français « La Lune. » Elle se rendit au navire « Le Soleil" commandé par Duquesne[31]. »

En août 1665, Beaufort, pour venger la défaite de Jijel, attaqua Cherchell. Dans le port, il y avait neuf bâtiments algériens. Certains y furent coulés ou incendiés[32], trois furent capturés et remorqués hors du port: « Le Croissant, » « Le Palmier » et « Le Soleil[33] » ; Les trois autres : « La Perle, » « La Couronne de Naples » et « l'Etoile de Diane[34], » furent également emportés. La même année, trois grands vaisseaux de la Régence étaient détruits sous les forts de La Goulette[35].

A la hauteur de Malaga, un vaisseau fut assailli, en mai 1687, par des corsaires français et hollandais. Malgré une résistance farouche, le bâtiment, « bien que fracassé entièrement ne laissait pas se défendre du mousquet et du canon durant une heure et demie. » Il était l'un des meilleurs navires d'Alger[36].

Longeant la côte marocaine, en juillet 1687, l'escadre de Mortemart aperçut un navire de la Régence, le fit arrêter pour contrôle. Ce dernier mit à l'eau une chaloupe montée par six matelots afin de présenter sa patente, certain d'être soumis à une simple formalité. Un coup de vent ayant séparé les deux navires, les six matelots seuls furent capturés. Une autre fois, un vaisseau d'Alger, « Le Soleil » revenant du Texel, fut pris. Cent-vingt-cinq « marins, Raïs, sous-Raïs, écrivain, timoniers, soldats, teinturier, boulanger, barbier » prirent le chemin de la captivité[37]. Le 3 août, le même Mortemart, utilisant les mêmes procédés, enleva une caravelle algérienne avec soixante-cinq membres d'équipage[38].

Les croisières du duc de Noailles permirent la capture d'un vaisseau en panne, faute de vent, dans le golfe de Saint-Tropez où il avait été poussé.

La Croix avait fait le récit d'un autre drame survenu en 1688. « Le dernier vaisseau que les Algériens ont perdu, raconte-t-il, fut pris par d'Amfreville, chef d'escadre qui commande « Le Sérieux. » Il le rencontrera sur la fin de novembre dans la mer de Sardaigne. Le gros temps qu'il faisait ne l'empêcha point de l'attaquer avec tant de vigueur, que le corsaire, se voyant hors d'état de combattre, fut contraint d'aller s'échouer vers la côte méridionale de Sardaigne, près de l'île de San Antonio et de la petite île de Vaca. Ce vaisseau était monté de trente-six pièces de canons et de trois-cents hommes. Il avait quarante-six esclaves, presque tous français [...] On ramena les Turcs à Toulon[39]. »

Le capitaine Bernard enleva, en 1699, deux bâtiments[40]. « La dernière guerre [entre Hollandais et Algériens], dit Shaw, a duré douze ans. Ils [les Hollandais] ont détruit plusieurs de leurs armements[41]. »

Le dernier combat du « Dantzik » :

« L'Augustus III » avait été enlevé aux Dantzikois en 1749[42]. Grand, beau et neuf, le Dey en avait fait un vaisseau amiral. Mais, dans cette fin de décembre 1751, il fut détruit par les Espagnols. Voici le récit du drame qui endeuilla la Régence.

« Deux vaisseaux algériens, « Le Château, » commandé par Raïs Sulymân et le « Dantzik » sous les ordres de Muhammad Charîf, après avoir croisé dans les parages des îles Madère et Canaries gagnaient la Méditerranée. A trente lieues environs du Cap Saint Vincent, ils rencontrèrent deux gros bâtiments de guerre espagnols, de soixante canons chacun.

Le combat s'engagea aussitôt. Dès les premières bordées, Raïs Sulaymân[43] jugea bon de se retirer malgré l'ardeur et la volonté de ses hommes qui voulaient se battre. Son vaisseau, bon voilier, quitta le champ de bataille. « Le Dantzik » resté seul, fit face aux deux puissants vaisseaux, et la lutte dura [...] quatre jours. D'abord il fut désemparé d'une partie de sa mâture, puis de ses manœuvres, mais il persista à ne pas se rendre. Ne pouvant l'amariner, les Espagnols furent obligés d'y mettre le feu après s'en être emparés.

Les pertes humaines furent considérables : trois-cent-vingt marins capturés, quatre-vingt blessés dont le Raïs, près de deux-cents tués et cinquante rameurs chrétiens enlevés. Il faut noter, cependant, que les deux navires assaillants furent bien maltraités par l'artillerie de « Dantzik » qui a toujours bien servi jusqu'à la fin[44]. »

Les réactions d'Alger furent semblables à une véritable secousse. Le Dey fut si consterné, nous dit le consul Lemaire, « qu'il a été onze jours sans parler et sans prendre de nourriture. » Le Raïs Sulaymân et les principaux officiers furent sévèrement punis : lui, le sous-Raïs et le chef des canonnières furent étranglés. Par contre, le Dey témoigna beaucoup de satisfaction de la belle défense que les soldats ont faite et de l'honneur qu'ils ont emporté en laissant périr leur vaisseau plutôt que de le rendre à l'ennemi. Leur courage ne resta pas sans récompense. Il se proposa d'échanger les prisonniers contre autant d'esclaves chrétiens. En attendant, il les mit tous à la hauteur paie.

La colère du peuple d'Alger fut aussi grande que la tristesse des responsables de la marine. Ecoutons Lemaire : « L'on dit que s'il avait fallu se battre contre les Maltais, des Français ou des Anglais, qui sont des nations aguerries, il n'y aurait pas de honte à l'un des corsaires d'être pris, ni à l'autre de fuir ; mais s'agissant d'Espagnols ou de Portugais, c'est le comble du déshonneur pour les Algériens de céder à des ennemis aussi méprisables[45]. »

Les succès espagnols ne s'arrêtèrent pas au Dantzik. En avril 1755, une formation de vaisseaux, coula trois chébecs algériens non loin du Cap Saint Martin et plus de cinq-cents matelots furent conduit à Carthagène[46]. En juillet-août, de la même année, deux corsaires d'Iviza « ramassèrent sept bâtiments et quatre-vingt esclaves sur la côte algérienne[47]. De 1762 à 1769, Barcelo, corsaire promu amiral, prit dix-neuf bâtiments appartenant à la Régence et envoya leurs équipages (mille neuf cents hommes) aux galères. Quelques mois après, un chébec fut endommagé et trois autres qui l'accompagnaient restèrent sans donner de nouvelles[48].

Les Maltais furent d'impitoyables adversaires de nos gens de mer. La liste de leurs coups de main est très longue. Arrêtons-nous à leurs entreprises du XVIIIème siècle afin de fixer les idées.

En 1710, le chevalier de Langon pris un vaisseau algérien[49], et le chevalier de Ceintre, en pris un autre. Une escadre maltaise s'empara d'un troisième de quarante canons et dont l'équipage était composé de quatre-cents hommes et de cinquante esclaves chrétiens. Cent-trois algériens furent tués[50]. L'année d'après, deux corsaires de Malte prirent un bâtiment algérien qui fut conduit à Majorque avec deux-cents hommes d'équipage[51]. En avril 1713, le chevalier de Ceintre pris le vaisseau appelé « La Demi-Lune » et, en 1714, de Langon coula à fond « Le Soleil » qui avait cinq-cents hommes d'équipage. L'hécatombe allait se poursuivre longtemps. En 1729, le chevalier Deaulx prit « La Gazelle, » en 1751, un pinque, en 1732, deux « qui furent amenés à Malte. »

En 1752, deux chébecs tombèrent entre les mains des chevaliers. L'un d'eux était commandé par le Raïs 'Arbî et l'autre par le Raïs Sulaymân. Après une très belle résistance « il y eut beaucoup de monde tué de part et d'autre[52]. » Quelques semaines plus tard, un autre, de quatorze canons, échut également aux Maltais[53]. »

Les Napolitains rivalisaient avec les Maltais. En juin 1752, deux chébecs algériens furent attaqués sur la côte de Calabre par quatre chébecs napolitains « qui ont coulé à fond le plus gros et l'autre dut se sauver. Cent vingt matelots tombèrent dans l'esclavage[54]. » Les corsaires se hasardaient souvent jusque dans nos ports. En mai 1773, parvenus près de remparts de la Calle, ils donnèrent la chasse à trois sandals, deux furent capturés. Près des côtes de Provence, ils coulèrent bas, en 1790, un brick et en 1793, deux chébecs.

Les Génois n'hésitaient pas non plus à s'attaquer aux navires de la Régence. Seuls ou aidés par d'autres chrétiens, ils assénaient leurs coups. En haute mer, dans les ports nord méditerranéens, et parfois, près des côtes maghrébines, ils s'emparaient de bâtiments algériens. En 1780, un chébec tomba entre leurs mains[55].

Les Russes, dès leur première entrée en Méditerranée, vers 1770, affrontèrent les Algériens alliés fidèles du Sultan. Une de leurs premières prises fut la polacre « La Rose » évaluée, à l'époque, à 250.040 livres.

Une bataille opposa, le 17 juin 1815, Américains et Algériens en Méditerranée. Une frégate et un brick de la Régence furent pris par l'ennemi et leurs équipages abandonnés sur une île[56]. Les poursuites des bâtiments d'Alger allaient continuer jusqu'à la fin de la Régence. En octobre 1827, quatre unités furent coulées près des côtes de la capitale.

Les exemples cités montrent que la course européenne et les batailles navales, de Prévéza à Navarin, avaient éprouvé la marine d'Alger. Les Sultans ottomans firent toujours appel à cette flotte dans les grands conflits. C'est là que la marine perdit ses hommes d'élite et ses meilleurs navires et, malgré les efforts soutenus, en vue des renouvellements, le potentiel était irrémédiablement touché.

[1] Napoléon, *Correspondanc*e. R.A., 1875, p. 128, Lettre du 16 messidor X (7 juillet 1802).

En 1800, Bonaparte tenait un autre langage. Dans sa lettre du 25 octobre à Talleyrand, il disait : « Le citoyen Dervize devra connaître aux capitaines de ces bâtiments, tant Algériens que Tunisiens, que tout bâtiment qui apportera à Toulon des nouvelles d'Egypte de 35 jours de date, recevra outre le prix du fret, une gratification de 12.000 francs. »
Et dans ses notes pour le Ministre de la Marine (14 décembre) : « Aussitôt que les frégates (partant de Toulon pour l'Egypte), pourront mettre à la voile, elles fileront le long des côtes de Sardaigne, en passant hors de vue des îles Saint Pierre ; elles raseront les côtes de Barbarie, et après avoir doublé le Cap Bon, elles s'éloigneront le moins possible des côtes d'Afrique. » (R.A., 1875, pp. 116 -118).

[2] Lettre du 9 juillet 1802.

[3] Napoléon, Correspondance. R.A., 1875.

[4] Voir première partie, le chapitre II. Dans la deuxième partie, chapitre relatif aux croisières françaises, le plan de Trubert.

[5] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 13. Alger (1720 - 1789).

[6] Esquer, *L'Afrique Latine*, 1922, p. 516.

[7] Cité par Charles-Roux, *La France et l'Afrique du Nord*, p. 575.

[8] *La Méditerranée*. II, p. 209. L'auteur cite le cas de Venise, cible de toutes les courses. Sur 250 ou 300 navires pillés entre 1592 et 1609, 44 sont le fait de Musulmans, 24 celui des Nordiques, Anglais et Hollandais et 22 celui des Espagnols.

[9] Le Roy, Etat Général et Particulier de la Régence, p. 101.

[10] A.C.C.M. Série B/4.

[11] A.C.C.M. Série B/5. Echoué vers 1683, Lettre d'Ibrahim, 21-09-1686. L'équipage fut rendu à la Régence mais au « compte-gouttes. » (Lettre d'Ibrahim Khûdja à de Vauvré le 15-11-1686, annonçant l'arrivée d'une partie. Lettre de Hadj Husayn à de Vauvré, 30/12-1686, annonçant l'arrivée du reste des hommes.)

[12] A.C.C.M. Série B/34.

[13] A.C.C.M. Série E/57.

[14] A.C.C.M. Série J 1364, Lettre du consul Lemaire, 12 février 1751.

[15] A C C M. Série B/34

[16] Reboud, « *Naufrage d'un corsaire algérien sur les côtes du Roussillon*, » R.A., 1872, pp. 219-232.

[17] A.C.C.M. Série J 1369, Lettre de Vallière (J.A.), 31 mai 1765.

[18] A.C.C.M. Série G 34, Lettre du 10 novembre 1777.

[19] A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, Corse, 1536.

[20] Haëdo, *De la captivité*. ; Belhamissi (M.), *La Régence d'Alger, l'Europe et La Guerre Secrète 1518- 1830*, p. 112.

[21] Playfair, « *Episodes*, » R.A., 1878, p. 403 ; Grammont donne la date: 9 mars 1671 et les pales : 12 navires brûlés ; le 9 juillet, à Alger, 9 navires furent la proie des feux (*Histoire*, p. 219)

[22] R.A., 1880, p. 152.
Tachrîfât, pp. 13 -14 : neuf bâtiments brûlés ; p. 15 : 5 frégates, 4 corvettes et 30 chaloupes canonnières détruites.

[23] Lettre de Charles Quint au comte de Bougie, R.A., 1875, p. 495 (Documents espagnols.)

[24] La Roncière, *Histoire*. IV, p. 404.

[25] Alger riposta en équipant 8 navires de guerre aux fins de saccager La Ciotat. Cassis et la Provence (A.C.C.M. Lettre du consul Chaix, citée par Masson. *Commerce*. p. 31).

[26] Turbet-Delof, B.C., p. 97. Propos de la victoire de Beaulieu Persac. D'après La Roncière, les Barbaresques étaient déjà à Proquerolles dont ils espéraient faire une base d'opérations. Un Raïs, originaire de Saint Tropez, avec d'autres compagnons marseillais, se glissèrent près de l'endroit dans une flottille que guettait au passage, un corsaire armé de 12 pièces de canon. Beaulieu fit échouer le plan. Un capitaine andalou, 'Alî dont les 20 canons avaient contraint quatre galères espagnoles à reculer, fut coulé à son tour (*Histoire*. IV, p. 405)

[27] Turbet-Delof, B.C., n° 131, analysant le discours véritable ... des Pères Clément de Ligny et Yves de Lille (1626). Du même, P.P.F., p. 12 et p. 17 citant Mercure français XII (1626), 73.
Sur la capture de H.Calafat et l'attitude de sa veuve, Dan, *Histoire*. 2ème édition, pp. 444 - 446.

[28] La Roncière, *Histoire*. IV, p. 693. Le chevalier eut cependant 47 tués ou blessés. Les Algériens, pour se venger, lancèrent 28 navires dans le Ponant.

[29] Turbet-Delof, P.P.F., p. 13. Seize galères et deux brigantins coulés, 1 500 tués et 3 634 rameurs délivrés par l'ennemi (Grammont, *Histoire*, p. 188).
Playfair (« Episodes, » R.A., 1879, p ; 434) : « 4 galères coulées, 12 prises et 2 brigantins pris. »

[30] A.N. Marine B7/49, p. 485, citant Petis de La Croix (A.E.I.O., 1953, p. 10).

[31] A.N. Marine B4/2, f° 192.

[32] Il s'agit du CHEVAL BLANC et du POT A FLEURS de 40 canons.
Gazette de France, 1665, pp. 901 - 902, n° 110 du 16 septembre.
Un dessin du capitaine Cogolui, B.N. de Paris, mus. fr. 13372 P 11.
La Roncière, *Histoire*, IV, p. 262 et IV, 265.

[33] « Le Soleil » fut incorporé à la marine française et appelé « Soleil d'Afrique, » (A.N. Marine B2/3 C34).

[34] A.N. Marine B5/1 f° 362 ; La Roncière, *Histoire*, V, 375.

[35] Ces événements se passèrent alors que Cha'bâne Aga, le héros de Jijel, tombait victime d'une révolution de palais. Son successeur Hadj 'Alî Aga négocia avec Trubert.

[36] A.N. Marine B7/49. Lettre de Tourville à Seigneley (En rade d'Alger 28 août 1687).

[37] Le traité de paix franco-algérien signé en 1684 avait donné confiance au raïs lors de la rencontre fatale.

[38] Le traité franco-algérien de 1689, article VI, avait souscrit à la restitution du vaisseau « Le Soleil » et de deux caravelles avec agrès et canons ainsi que deux navires « le perroquet » et « le dragon » pris entre temps par la marine française.

[39] La Croix, *Relation*, II, 136.

[40] A.C.C.M. Série E/51.

[41] *Voyages*, I, 412.

[42] En 1741, les deux Raïs auraient vécu le même drame : une trirème espagnole s'empara de deux bateaux algériens près des côtes provençales. L'un des chebecks, commandé par Mahmet Raïs, resta seul entre les mains des Espagnols ; l'autre, sous les ordres de Sulayman Raïs « se sauva à toute voile et rentra à Alger. » Lettre du comte Maurepas à Ibrahim Dey, 16-01-1742.

[43] Il a été question du Dantzik dans la première partie, chapitre III, paragraphe 6.

[44] Bref récit dans Vallière, Mémoires in « *Textes*, » pp.98-99.
Large place à événement dans Lemaire, Journal, A.C.C.M. Série J 1365, avril 1755.

[45] Lemaire, même source.

[46] L'armement des trois bâtiments comprenait 1 100 hommes « tous jeunes, choisis et embarqués de bonne volonté sous le commandement des trois plus fameux Raïs de la Régence : Hadj Mûsa, Husayn Barboucha et Husayn dit le Petit. » (A.C.C.M. J 1365, avril 1755)
Quand la nouvelle parvint à Alger, la consternation fut grande dans toute la ville : Femmes et enfants des disparus montaient sur les terrasses et poussaient des cris de douleur.
Le Dey interdit, en mai 1755, aux femmes et aux enfants des corsaires de monter sur les toits ... alors, les mères et les épouses sortaient dans la rue « maudire les chrétiens et il est prudent, dit Lemaire de rester chez soi pour quelques jours. »

[47] Mathiex, « *Levant, Barbarie*, » Bulletin de la Société d'Histoire Moderne, 2/1958, p.7.

[48] A.C.C.M. Série J 1366. Lettre du 21 avril 1756. Le Dey ordonna de réparer le bâtiment endommagé pour retourner en course sous le commandement d'un nouveau Raïs.

[49] Ce chevalier fut tué à la fin du combat.

[50] A.N. Marine B7/5 f° 154 v°. Lettre du consul à Malaga, 22 avril 1710. Ce troisième vaisseau était un des deux offerts par le Sultan à la Régence lorsque le Dey lui envoya les clefs de la ville d'Oran libérée une première fois en 1708.

[51] A.N. Marine B7/10 f° 307 v°, Lettre de Carthagène, 10 août 1711.

[52] A.C.C.M. Série J 1365.

[53] A.C.C.M. Série E/57, A.N. Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 13, Malte (1532-1554): Etats des prises de 1700 à 1754.

[54] A.C.C.M. Série J 1365.

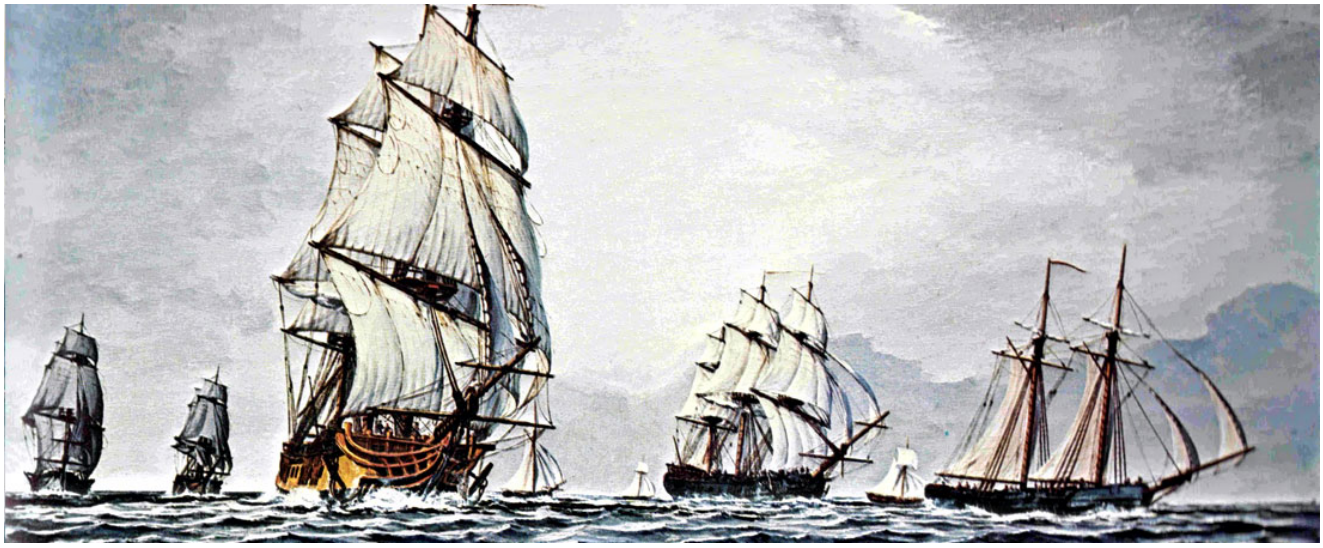
[55] A.C.C.M. Série E/34.

[56] Lettre de Muhammad Kusr adressée au Sultan le 5 chawwal 1230/10 novembre 1815. (Tamîmî, *Recherches*, p. 225, doc. 3)

BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat

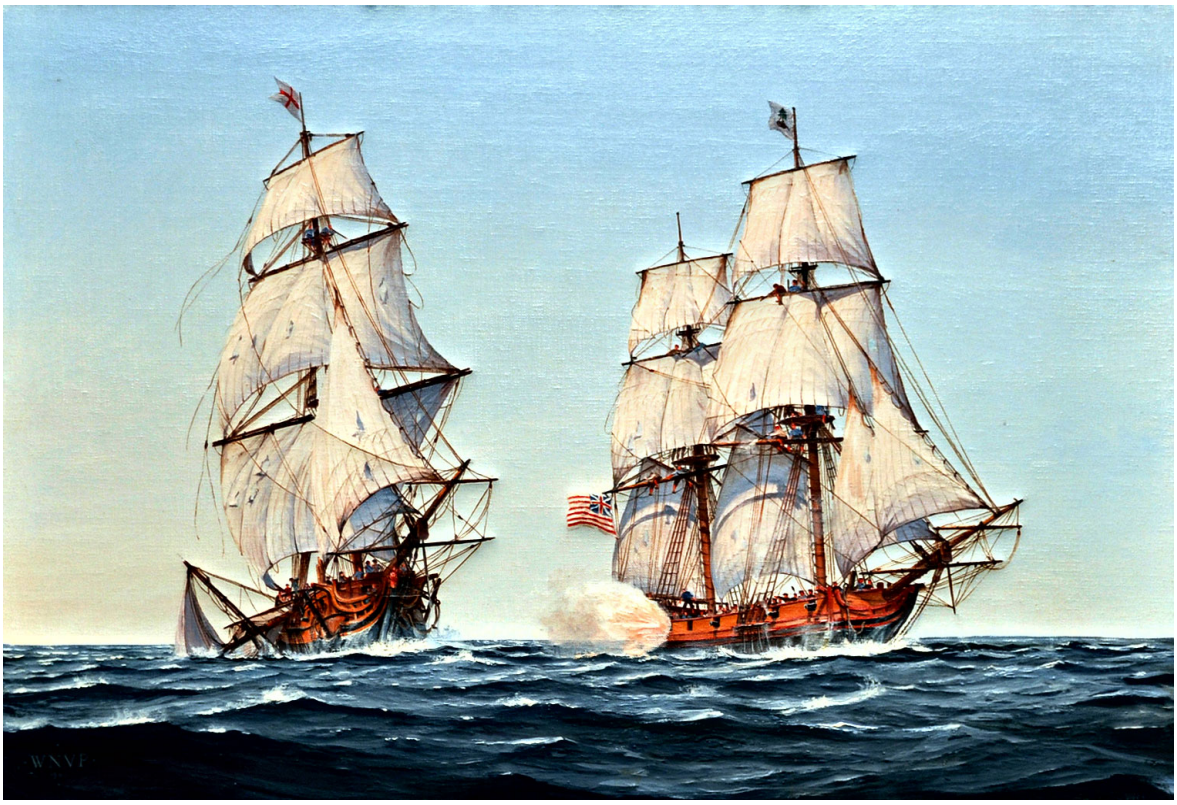


Al-Moujahidine Bahri

« Cette ville a toujours été fameuse ».

Le sieur Dancour (1680)

Chapitre Dix Neuf



LE POIDS INTERNATIONAL D'UNE MARINE

Grâce à sa marine, la Régence était constamment sollicitée par les puissances d'Europe, soit pour conclure une alliance, soit pour observer une neutralité dans les interminables conflits entre les Etats du continent.

1 - Un rôle conforme à la situation géopolitique

Il y eut d'abord les rivalités franco-espagnoles, puis anglo-hollando-françaises. Il y eut, également, rivalités entre grandes nations maritimes et petits Etats commerçants. Dans ce monde à la recherche du profit sans limite et de la domination sans partage, le concours de la marine algérienne ou sa bienveillante neutralité se payait à prix d'or.

Face à la volonté d'hégémonie de l'Espagne, il y avait dès l'époque de François Ier « tous ceux qui ne voulaient pas mourir espagnol » : La France, Venise, la Papauté (à cause de ses intérêts au Proche-Orient ? Marseille et les cités provençales voulaient garder la mer libre, car le commerce avec l'Afrique et le Levant était irremplaçable, et malgré les découvertes géographiques qui ouvraient de vastes espaces, la Méditerranée demeurait encore « le centre névralgique de l'Univers. » Comme la Régence y jouait un rôle non négligeable, il fallait se tourner vers Alger.

Etouffée entre un immense Empire germanique, les Pays Bas, l'Autriche et l'Italie, le tout réuni sous les Habsbourg auxquels se joignit l'Angleterre, la France ne pouvait, seule, faire face à tout un continent. Malgré les préjugés de l'époque, elle dut chercher des alliés contre Charles Quint « tantôt Gênes, tantôt Venise, tantôt le Pape, mais toujours les corsaires de Barbarie. »

François Ier, oubliant ses prises de positions antérieures[1] fit appel aux forces navales d'Alger, en 1536-1537[2] lors de la seconde guerre franco-espagnole, puis en 1542-1544.

A la demande du Roi Très Chrétien, Khayr ad-Dîn vint à Marseille rejoindre le Duc d'Enghien, commandant la flotte française. Les deux escadres saccagèrent Villefranche et assiégèrent Nice, aux mains du Duc de Savoie. De là, le Beylerbey se retira à Toulon, tout en envoyant une partie de ses navires porter la désolation sur les côtes d'Espagne. On a pu dire, au sujet de cette alliance que « sans le concours imprévu que le ralliement de l'escadre génoise d'André Dorien prêta à Charles Quiet, l'alliance du Roi Très Chrétien et des corsaires d'Alger eut, peut-être, atteint son but[3]. »

D'un autre côté, la course algérienne épargnait les côtes françaises et frappait durement le littoral espagnol. Si la France prit pied, pour la première fois en Corse, malgré son infériorité maritime, c'est en grande partie grâce aux Musulmans[4].

L'ennemi étant commun, le rapprochement devint facile. D'Aramon, envoyé spécial du Roi Henri II, vint en 1551 proposer à Hachant in Kyat ad-Dîn « les secours de la France contre l'attaque combinée de l'Espagne et du chérif du Maroc. » Deux ans plus tard, le chevalier d'Albite, dépêché par le dit Roi, auprès de Salah Raïs, devait l'engager « à se préparer à une action commune contre l'Espagne.

» San Petto d'Ornant, envoyé du Roi Charles IX, fit le voyage à Alger pour « inviter les Raïs à coopérer à la conquête de la Sardaigne et de la Corse » qui devaient être données au Roi de Navarre.

En 1573, le gouverneur de Marseille, De Manillon, fut chargé par son souverain « d'avertir les Algériens d'une prochaine attaque de l'Espagne. »

A son tour, Henri IV, pour faire reconnaître son autorité par Marseille, alors au pouvoir des Ligueurs, invoqua en 1593 le secours des Algériens. Ordre fut donné par le Sultan, Murad III à Khadir Pacha, d'envoyer un ultimatum à la cité phocéenne d'avoir à se rendre au Roi ou d'être bombardée. Et la ville se soumit en 1596[5].

Certes, si le but de la coopération franco-algérienne visait avant toute chose à combattre les tentatives d'hégémonie de l'Espagne, l'économie n'était pas exclue de cette politique.

Mathieu, auteur d'une Histoire de France, écrivait dès 1605, que « l'amitié franco- turque est nécessaire à ce commerce de Levant dans lequel les Français se montrent plus industrieux que nulle autre nation[6]. »

Le Portugal, la Hollande, l'Espagne et l'Angleterre ayant écarté la France des grandes routes des épices et de l'or, la course algérienne lui permit de renflouer son commerce extérieur : les Raïs, en vertu d'accords plus ou moins tacites, faisaient bonne garde au profit des Marseillais, contre les incursions du négoce nordique. D'un autre côté, le Maghreb fournit à la France quantité de matières, notamment du blé ainsi que des chevaux, ce qui permit à la France d'échapper à l'asphyxie recherchée par ses ennemis[7].

Sous le règne de Louis XIII, les relations entre les deux pays, malgré les incidents et une longue guerre, parvinrent à se normaliser quelque peu. Un mémoire datant de 1631 nous en donne les raisons :

- « La ville d'Alger est, de toute la côte de Mauritanie étant opposée à celle de Provence et de Languedoc et les pirates d'Alger croisant continuellement la mer Méditerranée avec quarante-six

bons vaisseaux de guerre et quelques galères, il faut que nos marchands soient extrêmement forts ou qu'ils s'exposent à être pris ou qu'ils abandonnent le commerce. »

- « Que ce prince (le Dey) et son Diwân s'étant soustrait à la domination du Grand Seigneur et ne le reconnaissant plus en aucune matière... tous les chrétiens pour laisser cette redoutable puissance d'autant affaiblie, ont intérêt que la Mauritanie ne retourne plus sous obéissance de La Porte. »

- « Que la Provence et le Languedoc manquent de blé, comme il arrive souvent à cause de la sécheresse du climat, le plus prompt et le plus vite moyen d'avoir du secours contre la famine est de tirer des blés de Mauritanie dont le trajet n'est que de trois ou quatre jours de bon vent. »

- « Nous pouvons avoir toutes les prises qu'ils feront sur les autres nations à grand marché pour le prix du bâtiment qui est toujours environ le quart, seulement, de ce qu'elles valent. Il faudrait pour cela en permettre la débite en France. Les Anglais, le Grand-Duc et quelques autres nations chrétiennes le permettent [...] par ce moyen, on pourrait retirer de captivité cinq-mille esclaves, argument à opposer au Pape. »

- « Tout cela étant [...] il n'y a pas à douter qu'il ne soit plus avantageux à la France de faire alliance pour le commerce avec ce prince, qu'une guerre faible et qui ne sera pas capable de conquérir son état [...] ainsi nous éviterons par ce moyen, une dépense annuelle de quinze à seize cent mille livres qui nous est nécessaire pour tenir, continuellement à la mer dix ou douze grands vaisseaux et cinq ou six galères[8]. »

Ces vérités étaient largement admises à Versailles. Dans une lettre du Roi « au Bacha, Divan et Milice d'Alger, » on peut lire : « Très illustres et magnifiques seigneurs, nous avons résolu d'envoyer par-delà le sieur gentilhomme ordinaire de notre chambre pour faire entendre nos bonnes et sincères intentions pour l'entretennement et observation d'une bonne et ferme paix entre nous et le Grand Empereur des Musulmans notre très cher et parfait ami et de faire vivre aussi en bonne et parfaite amitié nos sujets aux siens[9]. »

Le long règne de Louis XIV fut marqué, pour diverses raisons, par une rivalité franco-anglaise et franco-hollandaise qui se traduisit par des conflits armés sur terre et sur mer.

La position géographique de la Régence et l'activité de sa marine, poussaient les belligérants à courtiser les Deys et leur proposer armes et munitions afin de les décider à prendre parti. Colbert fit envoyer par Trubert « les marchandises et munitions nécessaires aux corsaires pour leur armement de mer » en espérant que « ceux qui [à Alger] en ont le régime et le gouvernement pourraient bien rentrer en rupture avec l'Angleterre et la Hollande[10]. ». L'année suivante, Colbert prescrivait au même négociateur de « cimenter et étendre la paix que vous avez négociée et à les (Algériens) engager d'entrer en rupture avec les Anglais et les Hollandais avec l'assurance d'être assistés de toutes les munitions et marchandises propres à leurs armements qui leur seront abondamment fournis des ports du Royaume. » La lettre insiste, particulièrement, sur les moyens possibles pouvant amener les Algériens à se trouver du côté de la France[11].

Lorsqu'en 1672, les hostilités reprirent entre la France et la Hollande, Louis XIV se hâta de se réconcilier avec le Dey, et moyennant une fourniture d'armes et de matériel naval, il parvint à faire consommer la rupture entre Alger et les Anglo-Hollandais.

En 1676, des armateurs de Marseille, désireux de se protéger des cargaisons de grande valeur, en confiaient le convoi à deux Raïs algériens : Mamî Samsoum et Mezzo Morto[12].

Les trois bombardements d'Alger par les vaisseaux de Louis XIV n'avaient rien apporté au Roi. Bien au contraire, la France ayant en face d'elle, et les Anglais et les Algériens, Seigneley

changea de politique Il se résolut à combattre les Anglo-Hollandais par leurs propres armes[13]. Reconquérir l'amitié de la Régence et faire revivre la vieille alliance En 1686, le Ministre prévoyant une guerre avec les puissances maritimes de l'Europe qui pourrait alors occuper la marine royale, chercha à ménager la Régence et se mit à écrire à ses dirigeants dans un style moins arrogant. Il envoya même quelques esclaves qu'Alger réclamaient[14].

De leur côté, les Anglo-Hollandais ne furent pas inactifs : ayant senti les avantages d'une entente avec la Régence, tous les moyens étaient bons pour brouiller les relations entre la France et le Dey : « Les Anglais, nous dit J. Le Vacher, sont venus ici, il y a environ six semaines avec un nombre de douze à quatorze vaisseaux pour renouveler la paix, ce que les puissances d'ici n'ont pas voulu leur accorder, pas même recevoir un nombre considérable de Turcs et Maures de ce pays qu'ils avaient en leurs bords, lesquels étaient de l'équipage de deux vaisseaux corsaires d'ici, qu'ils ont pris depuis quelques mois[15]. »

En 1690, Cha'bân Dey s'était vu offrir des sommes considérables en contrepartie d'une déclaration de guerre à la France[16]. Et comme celui-ci refusait, les Anglo-Hollandais tramèrent une série de complots pour activer sa chute. Ils furent à l'origine de la guerre algéro-marocaine de 1692[17].

Deux ans plus tard, une autre guerre avec Tunis éclata. Le Dey eut vent d'une livraison de canons français au Bey de Tunis. Le Roi fit accompagner son démenti par un geste qui dut faire tomber la tension. Le monarque fit renvoyer à Alger un bâtiment anglais repris par les Français et le prix d'un autre... ainsi que dix-sept Turcs d'Alger « ramassés de différents bâtiments : trois échappés de Gênes et onze qui étaient esclaves sur un bâtiment génois amené à Toulon, ont aussi été renvoyés, » pour témoigner les égards que Sa Majesté a pour la personne du Dey et pour la République d'Alger[18]. La Cour de Versailles ménageait la Régence. Ses intérêts lui dictaient pareille politique. « La paix avec Alger est nécessaire à la France, écrivait en 1695, Petis de La Croix, pour empêcher que les corsaires ne pillent nos navires marchands et pour les porter à ruiner le commerce des Anglais et des Hollandais[19]. »

Pontchartrain considérait que les « Barbaresques » étaient très utiles au commerce français en troublant non seulement celui des nations avec qui la France était en guerre, mais même celui des nations amies avec qui ils étaient en guerre, comme les Espagnols ou les Italiens « ce qui tournait toujours à l'avantage du commerce (français). »

Le Ministre préconisait de les ménager surtout en temps de guerre. De 1700 à 1705, on ne laissa passer aucune occasion de les exciter à rompre avec les Anglo-Hollandais[20]. De tous les « Barbaresques, » les Algériens étaient le plus à courtiser et on ne devait ignorer aucun événement les concernant pour leur témoigner l'amitié.

Quand le Dey Baba Hadj Mustapha remporta une éclatante victoire sur le Sultan Mawlay Isma'îl, le consul de France annonce la nouvelle à la Cour et Pontchartrain de dire aux Echevins et députés de Marseille : « Le sieur Durand m'informe d'une victoire que vient de remporter le Dey d'Alger contre le Roi du Maroc. Comme il a fait paraître beaucoup d'affection pour la nation depuis qu'il est élevé à cette dignité, le Roi m'a permis de l'en féliciter et de lui faire présenter par ce consul, les Turcs invalides de ce royaume qui ont été congédiés des galères. L'intention de Sa Majesté est que vous dépêchiez une barque exprès pour les porter à Alger avec ma dépêche et que vous fassiez embarquez les ustensiles (sic) nécessaires pour en rapporter des chevaux si on peut en trouver dans ceux qui auront été ramenés de la défaite de l'armée du Roi de Maroc... Les présents que vous avez envoyés à Alger à l'occasion du changement du gouvernement y ont été reçus et le sieur Lorence m'a adressé l'état de la distribution qui en a été faite[21].

La diplomatie française restait active et ses agents déployaient de gros efforts pour neutraliser les Anglais. Le consul Durand semble avoir remporté plus d'un succès. Sa lettre du 26 décembre 1703 le confirme : « Cinq vaisseaux de guerre, dit-il, aux députés de Marseille, commandés par le contre-amiral de l'escadre rouge, Georges Bink, arrivèrent en cette rade le 3 novembre, ayant quitté le reste de l'armée sur Majorque. Ils y sont restés jusqu'au 11, à faire de l'eau jour et nuit. Ils n'ont été salués que comme un de nos vaisseaux et j'avais si heureusement pris mes mesures avec les Puissances que malgré leurs présents qui ont été très magnifiques, leurs grosses promesses et sollicitations continuelles, ils n'ont rien pu obtenir contre nous ni en faveur, ni en celle des Hollandais. »

Bien mieux, Louis XIV, en guerre avec l'Europe entière, fut heureux en 1708 de faire escorter son ambassadeur à Téhéran, sur une mer infestée d'ennemis, par quatre navires algériens. Et le missionnaire Jacques Vilotte voulant quitter Constantinople, pour Marseille par mer, et craignant de tomber entre les mains de corsaires chrétiens ennemis, dut se faire escorter jusqu'à 'Annâba (Bône) par plusieurs vaisseaux algériens. Durant le voyage, « arrivé à la petite Syrte, il longea les côtes tunisienne et algérienne, descendant plusieurs fois à terre en prenant soin de ne pas se faire prendre pour un maltais. »

C'est pourquoi la Cour de Versailles tenait l'intérêt pour satisfait et même bien servi, par l'existence des Régences du Maghreb, en particulier de celle d'Alger. « Les renverser ne la tentait pas » écrit Charles-Roux.

Un mémoire marseillais anonyme, datant du 25 février 1729 ne cache point le rôle que jouait, à cette époque, la marine de la Régence. « Nous sentons bien, dit-il, qu'il n'est pas de notre intérêt que tous les corsaires de Barbarie fussent détruits pour la navigation, nous serions (alors) de niveau avec tous les Italiens et les peuples du Nord. »

Dans cette recherche d'un élément d'équilibre international, Montesquieu disait, en privé, ce qu'il pensait des « Barbaresques» : « s'ils n'existaient pas, affirmait-il, il faudrait les inventer ! »

Louis XV mena la même politique de ménagement et d'entente que son prédécesseur. Chaque événement heureux, fêté à Alger, lui donnait l'occasion de se montrer agréable au Dey.

En juillet 1756, l'armée algérienne entrait en Tunisie, prenait le Kaf « frontière des deux Etats » et se dirigeait vers Tunis. Le consul de France prit part aux festivités et offrit ses présents aux

dignitaires d'Alger[22].

Voulant montrer aux Maghrébins ses forces maritimes et les obliger, indirectement à respecter son pavillon, Louis XV donna, en juillet 1766, à l'amiral Beauffremont, lieutenant général des armées navales, l'ordre de faire armer au port de Toulon, une escadre de quelques vaisseaux « pour protéger dans les différents ports et parages de Barbarie et du Levant, la navigation et le commerce de ses sujets. » Cependant, une fois devant Alger, l'amiral, conformément aux directives reçues, se voit charger de dire au Dey que Sa Majesté lui fait compliment sur son avènement et l'assure des dispositions où Elle est de maintenir la paix entre ses sujets et les Algériens.

L'escadre, devant la capitale, loin de constituer une intimidation, avait la mission de « renouveler et d'entretenir cette union si nécessaire à la navigation des bâtiments français. » Le prince amiral, au lieu de démonstrations qui pourraient avoir l'air « de hauteurs et de menaces», devait donner au Dey des marques d'honneur et d'estime, en le faisant assurer qu'elles sont sincères[23]. »

Lors de l'attaque d'Alger par les Espagnols en 1775 et au lendemain de la cuisante défaite des assaillants, le consul de France attendait de son gouvernement des marques de sympathie à témoigner au Dey. Il avait sa façon et sa manière de faire qu'il suggéra à son supérieur : « Je crois, Monseigneur, qu'il serait convenable de faire paraître, en cette rade, une frégate du Roi [...] Comme je ne pense pas qu'il fut décent de complimenter le Dey par lettre sur un avantage remporté contre les chrétiens, il me semble qu'on ne peut se dispenser de le faire au moins verbalement. Le commandant (de la flotte) serait chargé de témoigner au Dey, l'intérêt que sa Majesté prenait au succès de ses armes[24]. »

Les Etats-Unis apprirent, à leurs dépens, le poids international de la Régence, acquis grâce à la marine. En 1783, l'ambassadeur impérial eut une entrevue avec J. Adams. Dans une lettre à Livingston, ce dernier écrit : « Je lui demandai, également, s'il pensait que la France et l'Angleterre, agréeraient un pareil projet [il s'agissait de liguer les puissances du monde contre les Etats Barbaresques] ajoutant que j'avais entendu dire par plusieurs personnalités anglaises que, si la Régence d'Alger n'existait pas, il appartiendrait à l'Angleterre de la créer. La réponse de l'ambassadeur fut qu'il ne pouvait se porter garant de l'acceptation de la Grande-Bretagne[25]. »

La Révolution de 1789 ayant entraîné un changement de pavillon, les Ministres de la Marine et des Affaires Etrangères se concertèrent sur la manière de la notifier aux .puissances maritimes et, en premier lieu, aux Régences barbaresques « d'une manière conforme à ce que l'ambassadeur de France sera chargé de dire à la Porte. » La frégate dépêchée à cet effet ne devait se rendre à Constantinople qu'après avoir relâché à Alger[26].

En mars 1791, un envoyé, le sieur De Brueys, vint notifier le changement de pavillon et « ce prince qui garde le silence sur ce point s'est borné à en remettre le modèle à sa marine pour le faire connaître des armements de la Régence[27]. » Un an plus tard, le sieur Rondeau, fit savoir au Dey le renversement de la royauté de France.

La première république s'empressa de signer, avec la Régence, en mai 1793, un traité de paix et d'amitié. Mais les Anglais manœuvraient de différentes manières pour multiplier les difficultés de la France. Leur consul reçut l'ordre de négocier « à quelque prix que ce fut, la paix de la Régence avec le Portugal afin de rouvrir le détroit aux corsaires algériens. » Il fallait porter des coups aux navires américains pour les empêcher de porter le blé dans les ports français. Le consul Philippe Vallière manœuvrant, lui aussi, réussit à gagner de vitesse ses ennemis et fit conclure un traité entre la Régence et les Etats-Unis (1795).

Le Comité de Salut Public, créé par la Convention, craignant une rupture avec Alger, sous les pressions anglaises, donnait pour instructions à ses envoyés de rechercher la neutralité du Dey, à défaut de son soutien actif dans les guerres de coalition. Le voyage d'Herculais avait pour mission de réclamer l'assistance du Dey Sidi Hasan « ancien ami et allié de la nation française » et ses bons offices dans les différentes opérations confiées à ses soins.». La lettre des représentants du peuple composant le Comité du Salut Public de la Convention Nationale du 24 vendémiaire (15 octobre 1794) ne tarit pas d'éloges.

Le consulat et l'Empire avaient compris tout le poids d'Alger et avaient recherché la compréhension ou la coopération du gouvernement deylical.

Bonaparte qui « attelait des Rois au char de ses victoires, » comme le chantait Victor Hugo, tenta, plus d'une fois, de s'entendre avec le Dey, tout en qualifiant nos corsaires de « brigands dont l'existence est un déshonneur pour l'Europe. »

Dans une lettre adressée au Dey, il disait : « Je n'hésite pas à donner au citoyen Dubois-Thainville l'ordre de se rendre auprès de vous avec des pleins pouvoirs pour rétablir les relations politiques et commerciales des deux états sur le même pied où elles étaient avant la rupture[28]. »

La même année, les frégates françaises partant de Toulon pour l'Egypte, assurées de la neutralité des Régences du Maghreb, devaient « filer le long des côtes de Sardaigne en passant hors de vue des îles Saint-Pierre » puis raser les côtes de Barbarie et après avoir doublé le Cap Bon, « s'éloigner le moins possible des côtes d'Afrique[29]. »

Louis XVIII, remis sur le trône, écrivait à 'Alî Dey une lettre proclamant: « Nous confirmons d'autant plus volontiers les traités qui existent entre la France et la Régence que nous sommes convaincus que vous remplirez fidèlement les conditions et que vous rendrez à notre Couronne Impériale et à nos sujets tout ce qui peut affermir de plus en plus, la paix, l'amitié et la correspondance la mieux établie[30]. »

La nouvelle du rétablissement des Bourbons fut apportée à Alger le mai 1814 par la frégate commandée par M.de Meynard. Le 6 juillet arrivait la frégate sous les ordres du comte Saint Belin qui remit à Hadj 'Alî des lettres de la Cour concernant le changement du régime.

2- L'arbitrage dû à la puissance

Contrairement à ce qu'on a pu écrire, la flotte de la Régence ne se borna pas à exercer la course ou à défendre les côtes du pays. Elle joua, à divers moments de son histoire, un ôle actif dans la politique de l'Europe. Les grandes nations du continent, en s'entendant avec la Régence, s'accaparaient le commerce dont étaient privés les petits états. Montesquieu avait vu juste lorsqu'il disait que « le brigandage des Africains est peut-être plus avantageux que nuisible aux grandes puissances. Elles sont rarement attaquées. Tout le dommage retombe sur les petits états qui sont obligés de renoncer à leurs entreprises ou de donner une partie de leur gain aux nations dont ils frètent les vaisseaux[31]. »

Le Duc de Vicence, Ministre des Affaires Etrangères disait à Bonaparte, le 23 avril 1815 : « Alger est de tous les Etats Barbaresques, celui qu'il serait le plus important de nous concilier parce qu'il a le plus de moyens de nous nuire. »

Dès lors, on comprendra pourquoi, à la Conférence de Londres, la France ne s'associa pas au projet élaboré par l'Angleterre d'après un rapport de l'Amiral Sidney Smith qui préconisait l'organisation, à l'aide de contingents fournis par les nations les plus intéressées, d'une force maritime. Celle-ci « aurait constamment la garde des côtes de la Méditerranée et le soin important d'arrêter et de poursuivre tous les pirates de la terre et de la mer. » Paris avait préféré le maintien de la course au renforcement de l'hégémonie anglaise et refusa de joindre son escadre à celles des Anglo-Hollandais en 1816.

La marine d'Alger était un élément d'équilibre très précieux en Méditerranée. Au lendemain de l'attaque de Lord Exmouth, la France, tout en comblant le Dey de présents et de matériels militaires, récupéra les concessions de l'Est algérien, concédées auparavant aux Anglais. Et quand le Dey, après avoir signé avec les Américains, l'accord de 1815, envisagea de le dénoncer, ces derniers voulurent bombarder Alger de nuit et c'est un navire français qui alerta le Chef de la Régence ce qui permit aux responsables d'arrêter les mesures adéquates.

Au Congrès de La Chapelle, en 1818, le Duc de Richelieu, Président du Conseil, s'opposa à toute action collective car, dit-il, « la France n'ayant rien à craindre des Barbaresques, n'avait réellement aucun intérêt à presser les autres puissances de s'unir contre eux.» En effet, pour certaines puissances, la présence « des Barbaresques demeura indispensable. »

Quant aux Régences du Maghreb, l'arbitrage d'Alger s'achetait à prix d'or, en cas de conflits ou de menaces. Il n'y avait pas que les Européens qui quémandaient la paix avec Alger ou son soutien.

On notait, en 1692, l'arrivée d'un vaisseau de Tripoli emmenant un Bouloukbâchi envoyé auprès du Dey d'Alger « avec présents considérables » pour le prier d'accorder au Bey de cette Régence « sa protection contre Mamet Bey de Tunis qui avait ravagé la Régence de Tripoli du temps qu'il était en guerre contre le roi du Maroc[32]. »

Arbitre entre les deux Régences, le Dey le fut aussi entre la France et Tripoli. En 1693, on signalait « l'arrivée, à Alger, d'un officier du Diwân de Tripoli qui a ordre de suivre, à l'égard de la France, les conseils que le Dey lui donnera[33]. »

Les voisins de l'Est, malgré les tensions et les guerres, ne pouvaient ignorer l'influence d'Alger et ses forces militaires. En mai 1753, quatre députés de Tunis arrivaient par mer. La cargaison du bâtiment consistait « à environ mille quintaux d'huile avec quelques ballots d'étoffe des manufactures de Tunis, une petite provision d'ambre gris et autres effets dont 'Al Bey fait présent au Dey d'Alger afin d'entretenir la bonne intelligence entre les deux Etats[34]. »

Plus les forces maritimes d'Alger faisaient parler d'elles, plus les nations recherchaient l'entente et la paix avec la Régence. En juillet 1755, deux émissaires turcs de Sulaymân Captan Pacha, vinrent demander au Dey d'accepter de négocier avec les Hollandais qui « étaient prêts à donner tout ce que la Régence souhaitait pour avoir encore la paix[35]. »

Les nombreux faits d'armes ont grandi et développé le prestige international de la Régence. L'Europe fut contrainte, à défaut de victoire sur Alger, de recourir aux transactions et aux complaisances « pour sauver ses intérêts, ses droits et sa dignité. » Elle ouvrit, à côté de la politique du canon, celle des traités et des présents.

Rien ne résume mieux la situation, le prestige et l'influence de la Régence dans le concert des nations que ce rapport de M. d'Hauterive à Decrès en avril 1808. « L'Etat [Alger], écrit-il... a conservé sans faiblesse le gouvernement d'un vaste pays, a toujours su contenir une population nombreuse et peu docile, s'est fait respecter des deux Etats voisins. Sans productions maritimes et dans un pays qui manque de bois, de goudron et de chanvre, a construit et entretenu des vaisseaux armées, possède au service de l'Etat une marine militaire qui ne coûte rien au gouvernement, avec vingt ou trente bâtiments mal armés, a lutté et combat encore des puissances maritimes du premier ordre, a pris à l'Angleterre trois-cent-quarante bâtiments de commerce, a occupé toute l'attention de Louis XIV du temps de sa plus grande puissance, a repoussé, cent-cinquante-ans auparavant toutes les forces d'une croisade provoquée par le Saint-Siège, dirigée et commandée par l'Empereur en personne (...) enfin a réussi tellement à intimider toutes les nations, qu'à l'exception de la France, il n'en est aucune qui ne soit soumise et qui ne soit près de se soumettre à lui payer un humiliant tribut[36]. »

[1] Apres s'être entretenu avec le Pape, à Marseille, en 1516, il s'allia aux forces de Rome contre la Régence en 1530. Après la paix de Cambrai, il mit ses vaisseaux à la disposition de Charles Quint qui préparait

l'attaque de Cherchell.

[2] Deux envoyés de la Cour de France firent le voyage à Alger : Jean de la Forest en 1534 et Jean de Montluc en 1537 « pour consolider l'alliance avec la Régence. »

[3] Voir Deny et Laroche : « *L'expédition en Provence de l'armée de mer du Sultan Sulaymnn sous le commandement de l'Amiral Khayr Dîne Pacha, dit Barberousse, 1543-1544*, » Revue Turcica. 1965.

[4] Darghût (Dragut) couvrit en 1553 le débarquement du corps français. En 1555, il participa aux opérations devant Saint Florent et Bastia tenus par les Génois. Quelques années auparavant, les troupes du Sultan, en guerroyant à l'est de l'Europe, tenaient en respect les forces de l'Autriche.

[5] Les historiens sont partagés au sujet de cette alliance. Les uns minimisent l'affaire et les autres tentent de la noyer délibérément, dans les récits invraisemblables. Certains excusent François 1er qui. vaincu « pouvait se donner au diable. » Jurien de la Gravière la trouve impie et Maurice Petit dit « qu'il n'y avait pas de meilleurs auxiliaires en Méditerranée que les Turcs. »

[6] Cité par Turbet-Delof, *Bibliographie Critique*, p. 65.

[7] Charles-Roux, *La France et l'Afrique du Nord avant 1830*, p. 307.

[8] A.N. Marine B7/49, Mémoire pour savoir s'il est avantageux au Roi de faire alliance pour le commerce avec le roi d'Alger. Octobre 1631, par C. de C. de M.

[9] A.N.Marine B7/49, Lettre du 29 septembre 1631.

[10] A.N Aff.Etr. B1 - 115. Lettre à Trubert. 1667.

[11] A.N.Aff.Etr. B1 - 115, Lettre à Trubert. 1668.

[12] Turbet-Delof, L'Afrique Barbarcsque. p 182

[13] Les Anglo-Hollandais avaient bien compris la situation. Ils renonçaient à l'emploi de la force. Ils recherchaient, par la diplomatie et l'aide militaire, à se procurer les faveurs du Divvân. Leur but était avaiii tout, d'exciter les Algériens contre la France et créer à celle-ci le plus d'embarras en Méditerranée. Ils lorgnaient aussi le commerce du Levant et les comptoirs de Stora et Collo.

[14] A.N.Aff.Etr. B III - 305.

[15] A.C.C.M. Série J 1351, Lettre de J. Le Vacher, Alger, 12 juillet 1682.

[16] Le consul R. Lemaire avait une grande influence sur le Dey Cha'bâne. Il put faire échouer les plans et les intrigues de ses ennemis. Voir sa lettre aux Echevins de Marseille du 12.04.1690, R. A., 1882.

[17] Ils firent des propositions au Roi du Maroc Mawlay Ismâ'il qui rêvait de conquête du côté algérien. La guerre se termina par une cuisante défaite du souverain 'alawite. Cha'bâne poursuivit son ennemi, « l'épée aux reins » jusque sous les murs de Fès, en 1692.
A Alger, le consul Lemaire et l'envoyé spécial Dussault, escortés par les principaux résidents de la nation allèrent à sa rencontre lui apporter les compliments de la France.

[18] A.N.Aff.Etr. B2 - 102, Lettre du 20 décembre 1694.

[19] « *Mémoires sur Alger*» (1695) publié par M.Emerit, A.I.E.O, 1953, p. 20.

[20] En 1689. Tourville leur proposa d'hiverner et de se radouber dans les ports français quand ils feraient la course dans l'Océan, contre les Anglais « à quoi on les excitait, en leur démontrant les avantages et combien il leur serait utile de pouvoir se dispenser par-là de venir chez eux pour se ravitailler. » (A.N.Aff.Etr B III - 305).

[21] A.C.C.M. Série G, Lettre du 25 mars 1701.

[22] Vallière, in « *Textes*, » p. 138.

[23] A.N.Aff.Etr. B2 f3 234 et 241. Le Dey complimenté était Muhammad ibn Uthmân (février 1766- juillet 1791).

[24] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 10.

[25] Dupuy, *Américains et Barbaresques*, p. 19, Lettre du 3 juillet 1783.

[26] A.N.Aff.Etr. B III - 10 f° 77 (1790).

[27] A.N.Aff.Etr. B III - 10 f° 90.

[28] Lettre du 4 prairial VIII (24 mai 1800). Une autre du 24 novembre 1801 préconisait la reprise des relations entre les deux pays.

[29] Napoléon, *Correspondance*. Note au Ministre de la Marine, 23 frimaire an IX (14 décembre 1800).

[30] Plantet, *Correspondance*. II, p. 517. Lettre du 20 mai 1814.

[31] Cité par Dubois-Thainville (A.N.ff.Etr. *Mémoires et Doc*uments, t. 14).

[32] Grammont, *Correspondance des Consuls*. p. 28.

[33] A.N.Aff.Etr. B2/93.

[34] A.C.C.M. Série J 1365 (1753) - En juillet, les députés rentrèrent à Tunis « n'ayant pas rapporté que des lettres de remerciements » nous dit le consul Lemaire.

[35] A.C.C.M. Série J 1365, Lemaire Journal.

[36] A.N. Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, 6 Afrique (1803-1822).
Il arrivait au Gouvernement français de satisfaire les exigences d'Alger. La crise algéro-française de 1811-1814 eut pour cause les points suivants :
a- Onze prises furent conduites par les corsaires français dans le port d'Oran en violation des accords en vigueur. Ces procédés furent jugés, ici, fort irréguliers ; les corsaires ayant violé plusieurs fois les eaux territoriales de la République.
b- L'application rigoureuse des lois françaises de douanes aux bâtiments algériens. Les formalités étaient très compliquées.
En 1806, Bonaparte ordonna l'arrestation des Algériens à Marseille et la saisie de leurs marchandises. A titre de représailles, le Dey abandonna aux Anglais les concessions de La Calle et les comptoirs de la pêche de l'Est du pays.
c- L'arrestation et le séquestre ordonnés d'abord en France contre les sujets algériens et leurs biens.
Les négociations avaient permis d'aplanir les difficultés afin de ménager le Dey :
1- Les corsaires français furent rappelés à l'observation des lois sur la course.
2- L'action des services de douane fut assouplie sur certains points.
3- Le séquestre fut seulement maintenu sur les biens des Juifs Bacri à Livourne et à Marseille.
On alla jusqu'à accorder au Dey des facilités pour sa marine et « des présents furent répandus discrètement parmi ses agents. » (A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, registre n° 1919, France, 1776- 1814, pp. 270-271).

BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat

Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Vingt

LA PAIX PAR LES TRAITES

Dans le ciel algéro-européen, très souvent assombri par des tensions, des crises graves ou des conflits armés, il y avait, de temps à autres, des éclaircies dont tiraient profit les antagonistes.

Les ravages de guerres interminables, coûteuses et sans résultat palpable, amenaient les parties concernées à conclure des trêves, des armistices ou des accords limités, en attendant la prochaine bataille. On signait des traités laborieusement négociés, on menait une politique plus souple entretenue par une correspondance amicale, par l'envoi réciproque des présents, le témoignage de sympathie dans les grandes circonstances. Ainsi, on approchait parfois des normes dans les relations entre états. On se jurait paix et amitié se promettant « d'effacer et d'oublier les griefs antécédents survenus entre les deux nations, de rétablir des relations telles qu'elles existaient avant la rupture. »

Le centre des traités signés avec Alger concernait la marine et ses activités. Plusieurs articles de chaque accord tentaient de mettre fin à la violence et d'instituer un cadre nouveau aux choses de la mer : réglementation de la navigation, sécurité des navires, garanties du trafic, etc...

Mais le contentieux était si lourd et les turbulences politiques si fréquentes que des dizaines de traités ne purent empêcher la violence de régner, et les malentendus de rendre caducs les accords obtenus.

1- Les limites maritimes

Un des litiges les plus fréquents entre la marine d'Alger et celles des autres pays était la fixation des limites maritimes, car les principes n'étaient pas les mêmes partout.

En Europe, la juridiction territoriale ne s'étendait pas loin à l'époque : jusqu'à « la portée de canon, » terme bien vague et à l'origine de nombreuses contestations.

On constata que les bâtiments algériens approchaient trop des côtes européennes. « Les prises sont faites plus près de nos côtes qu'ils [les corsaires algériens] ne doivent, » faisait remarquer le sieur Lagny au procureur du Roi à l'amirauté de Morlaix en 1686[1].

Aussi, de nombreux traités avec la Régence stipulaient que les corsaires algériens « ne peuvent faire de prises qu'à dix lieues en mer des côtes de France.» Cet espace était réputé appartenir au Roi[2] .

Comme les incidents se multipliaient au sujet des eaux interdites à la course, on chercha un terrain d'entente fixé par des clauses aussi précises que possible.

Avec la France, plusieurs traités font référence à ce point du contentieux et aux amendements apportés sous la pression du partenaire.

Un des traités cadres qui servit de modèle aux autres puissances fut celui de 1689. Son article IX stipule : « S'il arrivait que quelque vaisseau marchand français, étant à la rade d'Alger ou à quelqu'un des autres ports de ce Royaume, fut attaqué par des vaisseaux ennemis, sous le canon des forteresses, il sera défendu et protégé par les dits châteaux et le commandant obligera les vaisseaux ennemis de donner un temps suffisant pour sortir et s'éloigner des dits ports et rades pendant lequel seront retenus les dits vaisseaux ennemis, sans qu'il leur soit permis de les poursuivre et la même chose s'exécutera de la part de l'Empereur de France à condition, toutefois, que les vaisseaux armés en guerre à Alger, et dans les autres ports du royaume ne pourront faire de prises dans l'étendue de dix lieues de la côte de France. »

L'article VI du traité de 1719 maintient cette étendue. Mais on s'aperçut, à Alger que cette distance limitait sérieusement l'action des corsaires et d'autres négociations s'avéraient nécessaires. Les armements d'Alger venaient fréquemment dans les eaux provençales et les Raïs se plaignaient depuis longtemps de la distance considérable à laquelle ils étaient assujettis. Les responsables algériens proposèrent en 1781, de restreindre cette démarcation devenue effectivement trop gênante depuis que la Corse fut rattachée à la Couronne. Un autre argument plaidait en faveur de la thèse algérienne : un chébec algérien fut pris, avec son équipage, par des Génois, « à cinq lieues des côtes françaises. »

En attendant de revenir sur la distance des dix lieues imposée aux corsaires, un traité fut conclu « n'accordant pas le droit d'arrêter ni de confisquer les bâtiments des contrevenants[3]. »

Quant à la protection des navires des deux pays contre les coups de leurs ennemis, on s'en tenait à la clause « portée de canon. » En mai 1788, un navire de guerre napolitain, coula en vue des îles d'Hyères, un bâtiment algérien. Raïs et équipage avaient donc droit à une protection et une indemnité. « Le Dey reçut à titre d'indemnisation un navire identique : un brick propre à la course, vingt-deux canons, deux mâts, bon voilier avec quatre ancres ainsi qu'une quantité de poudre, boulets, balles égale à celle qui se trouvait sur le corsaire détruit[4]. »

Comme le champ d'activité de nos Raïs posait toujours des problèmes et soulevait, de part et d'autre, des récriminations, le traité franco-algérien de 1790, tout en confirmant le précédent, apporte une modification notable quant aux limites territoriales : « Aussi, quoique dans les anciens traités, il soit dit que les corsaires de la Régence doivent faire leur course à l'éloignement de

trente milles des côtes de France, cependant, comme cette stipulation est un surplus de discussions fréquentes entre les deux puissances, elles sont convenues de l'abolir et dorénavant les limites de l'immunité tant pour les vaisseaux algériens que pour leurs ennemis sont fixées à la portée de canon des côtes de France et de la Corse de façon que dans ces nouvelles limites, les corsaires de la Régence doivent être à l'abri de leurs ennemis et eux aussi doivent inquiéter les ennemis de leur Régence qui s'y trouvent[5]. »

La réciprocité avait joué sans problème. Alger sut, à l'occasion, appliquer les accords.

En 1795, des frégates espagnoles vinrent à Alger, y restèrent cinq ou six jours et, au moment de lever l'ancre, assaillirent un navire français qui venait d'arriver. Les Espagnols firent main basse sur tout qui s'y trouvait..., y placèrent les matelots de leur bord et s'apprêtèrent à partir.

Dès que le Dey eut entendu les doléances du commandant, il fit parvenir ses remontrances au responsable espagnol qui les refusa. Il ne restait plus que la méthode forte : douze canonnières du port dépêchées auprès des frégates assaillantes et le commandant du port reprit par la force le navire français qui fut remis au consul.

De Paris, le Comité de Salut Public adressa ces mots au Dey : « Nous avons appris avec une grande satisfaction les faits qui se sont passés lors de l'enlèvement d'un de nos bâtiments [...] Nous avons reconnu dans la conduite que tu as tenue dans cette occasion, le prince ferme et courageux qui sait faire respecter l'indépendance de son territoire et l'amitié juste qui, en remplissant fidèlement les traités, acquiert tous les jours, de nouveaux droits à la confiance de ses alliés. »

L'affaire des deux chébecs (1792)

Il arrivait, parfois, que malgré les bonnes dispositions du partenaire, les rapports se gâchaient par des circonstances inattendues ou des imprévus incontrôlables.

Un incident, que ni Alger ni Paris n'avait voulu, faillit tout remettre en question.

Le 17 mai 1792, une frégate napolitaine tira sur deux chébecs algériens les endommageant quelques peu. Les équipages, trois-cent-dix hommes, descendirent à Cavalaire. Ils y furent d'abord hébergés. Un matelot blessé y fut soigné. Ensuite on transporta tout ce monde, par bateaux à Toulon. De là, deux bâtiments les ramenèrent, avec une escorte, jusqu'à Alger. D'un autre côté, une représentation fut faite à Naples.

Cependant, restait en suspens le problème du dédommagement. Louis XVI ordonna que les deux chébecs soient réparés à neuf et qu'ils soient meilleurs qu'ils ne l'étaient auparavant et plus aptes à faire la course, qu'ils soient munis abondamment de tous les besoins en poudre, boulets, fusils, et autres munitions de guerre pour qu'ils soient, même à cet égard, dans un état supérieur à celui qu'ils étaient quand ils partirent d'Alger[6].

Mais le Dey et ses officiers avaient appris avec colère que les deux chébecs étaient en réparation ; ils auraient préféré recevoir des bâtiments neufs. On pensa calmer l'emportement par un présent, tout s'en activant à Toulon pour radouber les deux unités. Le Ministre de la Marine, Monge[7] expédiait dépêche sur dépêche au consul en poste à Alger, l'invitant à faire sentir au Dey les bons procédés dont use la France.

Le Dey s'impatientait et le 4 janvier 1793, le Maire, les officiers municipaux et les administrateurs du Bureau Provisoire du Commerce annoncèrent que « les chébecs ont été radoubés à Toulon avec le plus grand soin et qu'ils sont dans un bien meilleur état. » Le consul était mal à l'aise : ses dépêches des 16 janvier, 19 février et 17 mars le prouvent. Il craignait une action des Anglais pour desservir la France. Le Ministre des Affaires Etrangères annonça le prochain paiement des frais de réparations[8] et répondait aux inquiétudes de la Chambre : « Le citoyen Vallière m'écrit directement pour me faire connaître notre position actuelle à Alger. Je vois que ses inquiétudes sont particulièrement fondées sur le retard qu'a éprouvé le départ des chébecs promis depuis longtemps au Dey, mais il y a lieu de croire qu'au moyen des nouveaux ordres expédiés récemment à Toulon et d'après les vives instances que je viens de faire moi-même au commandant de ce port pour la prompte expédition de ces deux bâtiments, ils ne tarderont point à arriver à leur destination[9]. »

Enfin, le 8 mai, le consul annonçait l'arrivée des deux chébecs à Alger « escortés par les frégates « La Melpomène, » « La Minerve, » et « La Vestalé. » « Ils ont été fort bien reçus par le Dey qui fit saluer le pavillon de la république par vingt et un coups de canon. « La Melpomène » étant commandant, rendit par autant de coups[10]. L'attente aura duré plus de cinq mois !

Le problème des eaux territoriales ne se posait pas uniquement entre la France et la Régence. Il concernait d'autres Etats maritimes. Chacun le régla conformément à ses intérêts. Un traité algéro-danois fut signé à Alger en 1746. Son article Vin prévoit : « Il ne sera permis à aucun vaisseau algérien, soit grand soit petit de naviguer à la vue de quelque pays ou d'entrer dans quelque port appartenant au Danemark et à la Norvège puisque cela pourrait donner occasion à des mésintelligences[11]. »

Venise avait, elle aussi, ses vues sur la question. Son traité de 1763 avec Alger, traçait dans son article 23, les limites maritimes que nos bâtiments ne devaient pas franchir. « Les vaisseaux de guerre, chébecs et autres bâtiments armés en course, par la Régence d'Alger et ses sujets particuliers ne pourront aller croiser dans le golfe de Venise sous quelque titre ou prétexte que ce soit. Le Cap de Sainte Marie devant leur servir de limite d'un côté et de l'autre jusqu'au-dessous de Cimara pour parer par-là à tout inconvénient ; en outre les dits bâtiments ne pourront croiser qu'à trente milles de distance de toutes les îles soumises aux Vénitiens et si jamais ils (les Algériens) prennent quelque bâtiment dans le sus dit espace de trente milles, ils seront

obligés de le rendre. En cas qu'ils aient besoin de rafraîchissement ou de provisions, ils pourront les aller chercher dans les îles de la domination vénitienne, sur quoi ils seront satisfaits selon la coutume. »

L'article IV du traité algéro-espagnol signé en 1786 garantit aux vaisseaux des deux pays la protection s'ils se trouvent à la portée de canon et fixe la zone autorisée pour faire la course au-delà de cette distance. Tandis que l'article IV du traité algéro- portugais de 1813 fixe la limite des eaux interdites à la course à six milles des côtes et des îles du Portugal.

2 - Les incidents en mer

Provocations, bavures et défis rendaient le séjour en mer périlleux, les incidents fréquents et les tensions diplomatiques fatales. Les traités laborieusement tissés ne pouvaient contenir les sentiments anti-algériens de nombreux capitaines. Citons quelques exemples :

En 1620, opérant de concert avec la marine espagnole, sept galères françaises capturèrent quatre navires algériens et en coulèrent deux, dont un appartenant à Sulaymân Raïs. En 1629, une chaloupe algérienne ayant rencontré une barque à la Ciotat, lui demanda assistance sut la foi des accords en vigueur. Qu'advint-il ? On massacra les Musulmans. Il en fut de même d'une tartane arraisonnée par un bateau d'Arles : l'équipage vendu, se trouva sur les galères. Les faits furent si flagrants et les procédés si révoltants, que le consul Durand dut rappeler à MM. du Commerce de ne plus couvrir les bâtiments étrangers sous quelques prétexte que ce puisse être. « Il faut entrer, dit-il, dans les raisons d'autrui avant de mettre les fers au feu. Votre tranquillité en dépend. Les Algériens ont trouvé deux-cents bâtiments français à la mer sans seulement leur demander le passeport quoique tous les bâtiments portugais qu'ils ont pris, ils les avaient trouvés avec pavillon français. Ils ont donné du biscuit et de l'eau à plus de vingt qui en manquaient. Ils ne s'en sont plaints qu'à moi. Plus de vingt qui leur ont tiré des coups de canon et tué du monde, entre autre, le commandant de « La Charente » qui tua cinq hommes. Il y a onze mois, au plus honnête des corsaires d'Alger, le plus brutalement du monde, lequel cependant quoique avec un vaisseau de quarante canons et trois-cents hommes ne tira pas un seul coup. »

Aux actes de piraterie, s'ajoutaient ceux de la trahison et de l'abus de confiance.

En 1717, un vaisseau avec passeport et patron français, nolisé par l'entremise du consul et de quelques hommes d'affaires, emmena d'Alger des pèlerins à la Mecque avec leurs effets. En mer, le capitaine changea de cap et alla en Sicile vendre les malheureux passagers tout en s'emparant d'une partie de leurs biens. De là, il regagna la France. Al Pacha intervint, signalant que « ce fait n'étant point tolérable, par rapport à l'ancienne amitié. » Huit mois passèrent sans nouvelles des captifs. Le Dey en vint à la mesure conservatoire : deux vaisseaux algériens rencontrèrent en mer, une barque française sur laquelle étaient dix-huit Espagnols, lesquels ont été amenés à Alger. « Nous les avons tous mis en dépôt avec leurs effets, dans le parc, et il ne leur sera fait aucun mal, néanmoins, nous les garderons jusqu'à ce que nos gens soient revenus à Alger avec tous leurs effets[12]. »

Une affaire identique se produisit en 1770. Un bâtiment français capitaine Gourdin, chargé d'effets appartenant aux Algériens, au BEI de Tunis et à plusieurs de ses sujets, fut arrêté par les Russes près des côtes d'Amurée, sur les ordres du Comte Orlon. « On eut des soupçons que le capitaine Gourdin avait pratiqué des manœuvres suspectes pour livrer volontairement son bâtiment aux Russes. Il fut accusé, par les Algériens et les Tunisiens d'avoir détourné, à son profit, des effets confiés à lui par les nolisataires. »

Arrêté et interrogé, son procès passa devant l'Amirauté de Marseille. Il fut reconnu coupable d'avoir livré son bâtiment et d'avoir gardé, sur lui, les effets des Algériens et des Tunisiens[13].

Vers le milieu du XVIIIème siècle, les incidents furent si courants qu'on dut prendre à Alger des mesures de coercition. Un jour, c'était le chevalier de Vertieux qui, avec une frégate du Roi « passa sur le corps d'un chébec algérien armé de quarante hommes dont il ne voulait sauver personne. » En 1740, une galère espagnole s'empara, devant Toulon, d'un chébec algérien. En 1748, un capitaine de Saint Malo, commandant le vaisseau « Le Tavignon, » rencontra deux chébecs algériens du côté de Velez-Malaga, tira sur le canot algérien, ce qui provoqua un combat de quatre heures[14]. »

Le capitaine Prépaud qui avait attaqué un bâtiment algérien, en dépit des réserves de son équipage, et blessé des marins, fut conduit à Alger et battu à mort. Malgré le triste sort réservé à ce dernier, la lettre du consul aux Echevins dit que « la rupture avec les Algériens pouvant être très dangereuse pour le commerce, il est de la prudence de l'éloigner autant qu'il est possible[15]. » Deux ans plus tard, une galiote algérienne, commandée par Sa'îd Raïs, fut enlevée dans les parages de Gibraltar par des navires français et conduite en France.

Le Dey en témoigna sa surprise au vice-consul Germain puis retint au port d'Alger les bateaux français jusqu'à la restitution et l'arrivée de la dite galiote. Il accorda vingt jours à la France pour renvoyer le bâtiment et l'équipage. « La détention, écrit le consul, excitait beaucoup de murmures parmi la milice. » Comme il fallait radouber la galiote, son retour fut retardé et le consul ne faisait qu'informer le Dey et le Wâkil al-hardj des soins qu'on avait eus du Raïs et de ses hommes et des ordres donnés par Sa Majesté, pour les habiller à ses frais. Une gratification leur fut promise « pourvu qu'à leur retour, ils rendissent un compte exact du traitement qu'ils avaient éprouvé suivant la déclaration qu'ils en avaient faite et signée, en présence du commandant du port. » Enfin, en mars 1756, la galiote était de retour à Bijâya. Le Dey autorisa le consul à faire partir quatre bâtiments français détenus depuis l'enlèvement de la galiote[16]. L'incident en mer recommença en 1764 et le Dey eut recours au même procédé.

Un principe intangible guidait les responsables algériens en cas de tir sur un de leurs vaisseaux : si la victoire était au Raïs, la cargaison du navire adversaire était confisquée. S'il y avait des blessés ou des morts, dans les rangs algériens suite au tir, les sanctions étaient plus graves. Le consul nous explique ce principe : « Un vaisseau français, expédié de Vannes, en Bretagne, pour la traite des nègres, se trouva face à face avec un bâtiment que le commandant prit pour un Salétin. Il eut l'imprudence de tirer le premier, mais le navire était algérien. Des soldats algériens furent tués. »

Défait, le vaisseau français se trouva à Alger sans espoir d'en repartir. « Ce procédé, nous dit le consul Lemaire, sert de titre ici suivant l'usage... j'ai eu beau prier, solliciter et me replier en cent façons différentes pour parer ce coup, tous les efforts ont été inutiles et on m'a répondu qu'on ne fait point ici pour les Français des lois différentes de celles qu'on observe pour les autres nations[17]. »

En août 1751, le même Raïs rencontra, à la hauteur de Lisbonne, un vaisseau portant pavillon français. Ayant fait le signal habituel, pour procéder au contrôle, le capitaine lui répondit par un tir de canon à boulet. Hadj Mûssâ, voulant éviter l'incident, laissa le navire poursuivre sa route malgré les instances de ses marins et soldats qui tenaient à s'en rendre maîtres.

A Alger, la marine informa le consul de France de cet incident en lui rappelant que le Dey qui avait jusqu'alors interdit d'amener les bâtiments des nations amies, était résolu d'enjoindre, à ses marins, de se saisir des vaisseaux qui tireraient sur eux.

Les malentendus ou les agissements inamicaux occasionnaient des réactions contraires aux traités.

Un corsaire de la Régence arriva dans le port d'Alger en disant que, ayant relâché à Malaga pour demander une voile dont il avait besoin, le commandant n'avait pas voulu la lui fournir sans argent. Le Raïs prit le parti de quitter sa croisière.

Le jour même, arrivait à Alger un courrier d'Espagne sur lequel M. de Montegon, le chancelier du consulat était de passage. On ne permit pas au navire étranger d'entrer dans le port. Bien plus, on lui fit ôter sa flamme et on défendit à tout patron, sous peine d'être pendu, d'aller à son bord[18].

Comment réduire les incidents ? Par quels moyens mettre fin à ces pratiques de capitaines provocateurs ? Que faire pour déjouer les ruses des corsaires de Salé ou d'Espagne ?

On suggéra au représentant de la France « que les chébecs algériens arboreraient une flamme rouge au bout de l'antenne d'armiton et que les vaisseaux ou frégates la placeraient au bout du même mât sous la girouette [...] qu'après ce signal, ils se mettraient en panne et tireraient un coup de canon pour l'assurer ; qu'alors, les navires marchands pourraient attendre avec plus de sécurité les chaloupes chargées de les reconnaître[19]. »

Et malgré un scepticisme partagé de longue date, la Régence et ses partenaires continuaient d'inclure, dans les traités, des clauses concernant des incidents en mer.

Déjà, en 1628, le traité algéro-français stipulait dans son article II que : « Lorsque des navires d'Alger se rencontrent avec les Français, s'étant reconnus, se donneront des avis réciproques comme vrais et bons amis. »

Comme cette clause resta un vœu pieux et que les incidents provoqués ou non empoisonnaient les relations entre les deux pays, on n'omettait jamais, dans les accords conclus, de mentionner la conduite des capitaines ayant affaire aux Raïs.

L'article IV du traité de 1689 précise : « Les vaisseaux français ayant reconnu et parlementé avec les vaisseaux d'Alger, si tels vaisseaux français combattent et sont agresseurs, étant pris, seront esclaves ainsi qu'il est porté par le commandement du Grand Seigneur. »

Tandis que l'article VII dit : « Les vaisseaux armés en guerre à Alger et dans les autres ports du royaume, rencontrant en mer, les vaisseaux et bâtiments naviguant sous l'étendard de France et passeports de l'Amiral conformes à la copie qui sera transcrite à la fin du présent article, les laisseront en toute liberté continuer leur voyage sans les arrêter, n'y donner aucun empêchement et leur donneront tous les secours et assistance dont ils pourront avoir besoin ... et réciproquement, les vaisseaux appartenant aux armateurs particuliers de la dite ville et royaume d'Alger qui seront porteurs des certificats du consul français établi dans ladite ville d'Alger desquels passeports et certificats la copie est ci-dessous transmise. »

La convention franco-algérienne du 16 janvier 1764 consacre une large place à ce problème de rencontre de navires des deux pays.

En cas de rencontre de vaisseaux algériens et français en mer, s'ils se font réciproquement du mal contre ce qui est porté par le traité, on examinera, après vérification des faits, qui est responsable. Si c'est l'Algérien, le Dey le fera châtier rigoureusement, si c'est le Français, il sera transmis au consul qui le fera châtier[20]. Mais en cas de combat ? La Régence ne s'en formalisera pas et ne fera aucun mal ni aux résidents français, ni à ceux de la Compagnie d'Afrique[21]. Même s'il y a mort d'hommes, on se contentera d'examiner qui, du capitaine français ou du capitaine algérien a tort pour châtier rigoureusement le coupable. Si c'est le Français, la cour de France le punira. Alger remettra au consul, le capitaine, son bâtiment et sa cargaison[22].

Avec les autres Etats maritimes, les accords passés copient dans le fond et dans la forme, les traités franco-algériens : ne pas causer de dommages, se témoigner réciproquement toute l'amitié, toutes sortes de civilités, éviter de ne causer à l'autre ni retard, ni dommage...

3 - Navires algériens dans les ports d'Europe.

Alger, les ports de l'est et de l'ouest du pays recevaient des navires de toutes les nations, y compris ceux des pays avec lesquels la Régence était en conflit.

Alors que l'histoire ne mentionne aucun fait notable se rapportant au séjour des bâtiments étrangers ici, quelques incidents se produisaient de temps à autre à Marseille, à Toulon ou ailleurs. En 1749, le Dey fit remarquer au consul Lemaire qu'on avait voulu ôter le timon aux chébecs de la Régence, pendant leur relâche dans la rade de Toulon en lui faisant observer, qu'aucun bâtiment français n'avait été assujetti à cet usage dans le port d'Alger.

L'admission des navires algériens était soit entière soit soumise à des restrictions, selon les états et les circonstances.

L'article VIII du traité de 1689 stipule à cet effet : « Les vaisseaux de guerre et marchands, tant de France que d'Alger seront reçus, réciproquement, dans les ports et rades des deux royaumes et il leur sera donné toutes sortes de secours pour les navires et les équipages en cas de besoins, comme aussi il leur sera fourni des vivres et agrès et, généralement, toutes autres

choses nécessaires en les payant au prix ordinaire et accoutumés dans les lieux où ils auront relâché. »

L'Autriche, par ses traités de 1727, 1733 et notamment de 1748, autorisa les Algériens « à se réfugier avec leurs navires dans tous les ports de Toscane. »

L'Espagne, par contre, faisait une distinction entre les motifs d'entrée dans ses ports.

« Les navires algériens sont reçus dans tous les ports et rades d'Espagne en cas de panne, tempête ou fuite devant un ennemi. Ils y recevront aide et assistance mais en dehors de ces cas, c'est-à-dire, pour le commerce et l'approvisionnement, seuls, les ports d'Alicante, Barcelone et Malaga les accueilleront. Ils n'y resteront que le temps nécessaire[23]. »

Quant au Danemark, s'il obtint en 1746, toutes les facilités pour ses navires, il n'en accorda aucune aux bâtiments algériens. Il en fut de même du Portugal en 1813.

4 - Visites de navires en pleine mer.

Un des principes défendus, sans faiblesse, par Alger, était la « liberté de navigation et d'arraisonnement » d'autant plus que la Régence détenait les conditions du contrôle : la vocation maritime et les navires.

Ce droit n'était pas spécifique à Alger. Les autres nations maritimes en jouissaient et en abusaient même[24]. La visite des bâtiments avait pour objet de constater leur pavillon, leur neutralité et leur cargaison, surtout en période de guerre[25].

L'accord franco-algérien de 1628 ouvrait aux Français des comptoirs sur la côte de la Régence et leur faisait obtenir la protection pour les corailleurs. Quant aux Algériens, ils obtenaient « le droit d'examiner le connaissement des navires français « ce qui était bien leur reconnaître le droit de contrôle.

L'amiral Ruyter vint à Alger, le 22 mars 1662, à la tête de neuf vaisseaux de guerre et en compagnie de députés envoyés de la part de MM. les Etats. Leur mission consistait à obtenir une trêve qui, d'ailleurs fut conclue le 26 pour neuf mois. Un des principaux articles était que la marine de la Régence aurait « droit de visiter les vaisseaux hollandais et d'en enlever les biens de leurs ennemis en payant le port au pilote, que les vaisseaux marchands hollandais ne pouvaient transporter que des Flamands, des Français, des Anglais et des Allemands, sous lesquels sont compris les Suédois, les Danois, les Norvégiens et tous les autres peuples d'Allemagne et que, s'il s'y trouvait des personnes d'une autre nation, soit voyageurs soit marchands, qui ne fussent pas au service du vaisseau, ils seraient estimés de bonne prises[26]. »

Comme l'usage du faux pavillon se généralisa, surtout en Méditerranée, les Raïs se plaignaient de rencontrer partout la bannière de France. Les visites s'avéraient indispensables. Mais on accusait les marins algériens de vol, de brutalité, d'agression et de sauvagerie. Les griefs à l'encontre des Raïs préoccupaient les chancelleries d'Europe. Si on ne contestait par le contrôle en lui-même, on déplorait la façon dont il était mené.

Aussi, les négociateurs de traités s'attachèrent-ils à « l'humaniser. »

L'article VII du traité de 1689 préconise « d'envoyer seulement deux personnes dans la chaloupe, outre le nombre de matelots nécessaires pour la conduite et de donner ordre qu'il n'entre aucun autre que les dites deux personnes dans les dits vaisseaux sans la permission expresse du commandant. »

L'usage de la chaloupe (pour éviter l'abordage), le contrôle confié à deux hommes pour monter à bord, « qui seront tenus de s'en aller aussitôt que le capitaine leur aura montré son passeport, » tels sont les points sur lesquels insistaient tous les traités conclus avec Alger[27].

Le traité de paix et d'amitié algéro-américain, signé le 5 septembre 1795, stipule, article IV : « Les croiseurs algériens recevront des passeports qui leur seront remis par le consul des Etats Unis. Ils ne pourront envoyer que deux hommes examiner les passeports à bord des navires de commerce qu'ils rencontreront[28]. »

Très souvent, le contrôle se passait correctement. En mars 1749, le paquebot « Le Prince» venait de quitter Lisbonne lorsqu'il fut capturé par les Algériens et conduit dans un de leurs ports. Il y resta quelques temps. La raison en était que « le capitaine nommé sur les documents n'était pas à bord et que l'argent et les bijoux appartenaient à des Juifs. » Cependant, l'équipage fut bien traité et ne fut point dévalisé. Après maintes tractations, le navire put reprendre son voyage et le 7 mai, il mouilla à Plymouth[29].

[1] A N.Marine B7/58, f° 162, Lettre du 4 juillet.

[2] A.N.Aff.Etr. B III - 10.

[3] A.N.Aff.Etr. B III - 19, n° 89 (1784).
Rappelons que le traité avec Tunis « permet aux bâtiments de guerre français d'arrêter ceux qui s'étaient trouvés en faute et de les conduire... pour être sévèrement punis. »
Le traité de Tripoli fixe à dix lieues des côtes de France l'espace d'opérations aux corsaires de cette Régence : « Mais il autorise, déplus, la confiscation des armements qui auraient enfreint cette distance. »

[4] A.C.C.M. Série E/58.

[5] Le Dey ratifia ce traité en 1791

Lettre du 7 floréal an III (26 avril 1796), Plantet, *Correspondance* II, p. 450, Garrot, *Histoire Général de l'Algérie*, p. 599.[6]

[7] Vallière, « *Textes,* » p. 183.

[8] Ministre de la Marine du 10 août 1792 au 10 avril 1793.

[9] A.C.C.M. Série B/ 88, Lettre du 26 mars 1793 à MM. du Commerce.

[10] A.C.C.M. Série B/88, Lettre du 17 mai à MM. du Commerce.
Cet empressement à envoyer les deux chébecs, escortés par des navires de guerre et à montrer les dépenses occasionnées par les réparations cachaient un plan : préparer le Dey à la conclusion d'un important marché de blé. Plusieurs départements de France souffraient de la disette.
Il faut signaler qu'en 1793, le Dey Hasan prêta à la France, sans intérêt, 250.000 francs pour solder ses achats à Bône et à Constantinople, et ce, malgré les remarques du consul d'Angleterre. L'année suivante, il offrit des vivres et des bons chevaux, des comestibles de toutes espèces pour aider la République dans ses guerres contre l'Europe coalisée. Il accorda les facilités aux bâtiments français pour l'enlèvement du blé et donna des ordres stricts aux Rais pour faire respecter le nouveau pavillon français.

[11] Par contre, l'article II dudit traité stipule : « Tous les vaisseaux du Roi ou de ses sujets tant grands que petits qui pourront aborder à Alger ou bien à quelque d'autre port de ce Royaume, quoiqu'il ait été d'usage dans les temps passés de payer dix pour cent de toutes les marchandises débarquées pour être vendues, n'en payeront pourtant, en vertu de cette paix que 5%. »

[12] A.N. Marine B7/49, pp. 515-516, Lettre du Dey du 15 mai 1717.

[13] A.N.Aff.Etr. B III - 10.

[14] A.C.C.M. Série J 1363, Lettre du consul Thomas, 16 novembre 1748.

[15] A.N.Aff.Etr. B III - 305, p. 72 (1753)

[16] A.C.C.M. Série 1365 (1755), Vallière, « *Textes*, » pp. 136-137.

[17] A.N.Aff.Etr. B III - 305, p. 37, Lettre du consul à MM. du Commerce.

[18] Venture de Paradis, *Alger*, R.A., 1897, p. 81.

[19] Vallière, « *Textes*, » p. 83.

[20] Article II

[21] Article IV.

[22] Article VI. La Convention de 1764, voir A.N. Aff.Etr. B III322.

[23] Article III du traité de 1786.

[24] C'était le cas de l'Espagne. Le mémoire de l'ambassadeur de France, Du Fargis, en 1626, cité par La Roncière (*Histoire*. IV 427) dit « qu'en Espagne, nos vaisseaux sont confisqués pour les plus futiles prétextes. Ont-ils un pilote hollandais ? Sont-ils de fabrication hollandaise ? Portent-ils du blé ? Tout prétexte est bon pour s'en saisir ! »

[25] Lors de la guerre franco-autrichienne (1701-1703), les escadres françaises arrêtaient et fouillaient les navires vénitiens qu'elles rencontraient, craignant qu'ils ne fussent au service de l'ennemi pour transporter des armes, des munitions et des vivres aux troupes autrichiennes qui stationnaient en Italie.

[26] Dapper, *Description de l'Afrique*, pp. 182-183.
Ces conditions ayant paru trop dures à MM. Les Etats, Ruyter revint de nouveau à Alger, vers la mi-juin 1662, pour renégocier mais les Algériens refusèrent la franchise entière des navires hollandais.

[27] Exemple
- Article 3 du traité avec Venise (1763).
- Article 4 du traité avec le Danemark (1746).
- Article 4 du traité avec Hambourg (1751).
- Article 2 du traité avec l'Espagne (1786).

[28] Dupuy, *Américains et Barbaresques*, p. 344.

[29] Playfair, *Episodes*, R.A, 1878, pp. 407-408.

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat

Al-Moujahidine Bahri

5 - Le passeport

La navigation était impossible sans passeport. Chaque nation maritime voulait reconnaître sur les eaux, ses amis, ses ennemis et les neutres. « De tout temps, écrivait Dey Muhammad à Rouillé le 1er décembre 1749, ça a été la règle parmi nos capitaines qu'il est impossible de laisser aller un bâtiment marchand rencontré sans avoir examiné son passeport. »

Voyager sans ce document, c'était s'exposer au pire des risques. En 1692, le vaisseau français « De La Roche » s'empara d'un petit bâtiment algérien dont l'équipage fut envoyé à Toulon. Louis XIV avait estimé que la prise était bonne « puisque le navire n'était pas muni d'un passeport du consulat de France, suivant le traité[1]. » Les Algériens capturèrent, en 1814, le navire espagnol « San José » parce qu'il ne portait ni signe ni le Royal passeport.

De leur côté, les Raïs algériens se plaignaient souvent des capitaines français qui ne se laissaient pas visiter parce qu'ils n'avaient point de passeport de l'Amiral, ou que leur document avait bien expiré.

Pour freiner les contestations qui alourdissaient le contentieux, on faisait parvenir à Alger, des modèles de passeports.

Le 28 octobre 1751, un paquebot anglais amena ces nouveaux documents et que la Grande Bretagne devait donner à ses bâtiments[2]. Les archives du consulat de France à Alger nous ont conservé une demande du consul invitant le chancelier à payer, au grand écrivain de la Régence, le prix des passeports expédiés par le Dey « destinés aux bâtiments employés pour le service des troupes du Roi qui sont en Corse[3]. »

Les envois de modèles se faisaient régulièrement. En 1760, on en réclama vingt « pour être remis aux corsaires d'Alger[4], » ce qui prouve, encore une fois, que la course et le contrôle

d'Alger étaient reconnus.

Ces expéditions étaient entourées de précautions que n'expliquent que les vicissitudes de la navigation à l'époque : « ...J'enjoins ici, dit un responsable au consul, une vingtaine que vous recevez par duplicata. Dans un autre paquet, j'ai jugé cette précaution nécessaire à cause des risques actuels de la mer et en cas qu'un des deux envois vint à manquer. »

Avec le changement de régime en France, il fallait prévoir, pour prévenir des incidents, l'envoi à Alger, de nouveaux spécimens de passeports. C'est ce que fit le Ministre des Affaires Etrangères, Le Brun. « Je m'empresse, écrit-il à MM. du Commerce, de vous annoncer, citoyens, que je fais passer à Toulon, les paquets qui contiennent le modèle des nouveaux congés maritimes dont la délivrance aux bâtiments de commerce doit avoir lieu au 1er juin prochain. J'en adresse un nombre suffisant à chacun de nos consuls, auprès des puissances de Barbarie et je les chargerai d'en faire la notification[5]. »

Une fois parvenus à Alger, le chancelier remettait aux Raïs un exemplaire imprimé en blanc des passeports délivrés dans les ports de France aux navires marchands. Le but de cette opération consistait à donner aux corsaires, les moyens de constater l'identité des bâtiments arrêtés par eux et qui se disaient français. On confrontait alors les deux documents.

Cependant, la détention d'une telle pièce n'excluait pas les incidents. Il y avait parfois, quelque différence entre les expéditions faites aux amirautés et les modèles dont les Raïs algériens étaient munis. D'où les nombreux motifs de discussions aboutissant la plupart du temps à l'arraisonnement des bateaux. Il arrivait aussi aux capitaines européens de confondre le passeport de l'Amiral avec de simples certificats délivrés par les consuls de la nation en poste dans l'Empire ottoman, et qui ne prouvaient rien aux yeux des Algériens.

Pour le Dey, le passeport était une chose trop importante et ni le doute, ni la ruse et ni la mauvaise foi ne devaient y suppléer. En mars 1791, on présenta à Alger, le nouveau pavillon français. Le Dey promit de faire respecter le nouveau drapeau par ses marins « pourvu, dit un rapport français, que nos bâtiments fussent munis de passeports en règle[6]. » Aux yeux du Dey, la légitimité de la navigation tenait moins au pavillon qu'à la régularité du passeport.

Une autre source de malentendus, toujours au sujet des passeports, était la langue dans laquelle étaient rédigés ces documents. La plupart des Raïs ne lisaient pas le français ou l'anglais. En réponse à une lettre de Napoléon, protestant contre l'arraisonnement de deux bricks français, le Dey Mustapha Pacha dit : « Je vous avertis que mes Raïs ne savent pas lire les caractères européens. Ils ne connaissent que le passeport d'usage et pour ce motif, il convient que les bâtiments de la République Française se fassent quelque signal pour être reconnus par mes corsaires[7]. »

Il n'y avait pas que la non possession ou la non-conformité qui amenaient le navire à l'arraisonnement. Le trafic des passeports irritait à l' extrême les dirigeants d'Alger. Ils y voyaient une atteinte grave à leurs intérêts.

Le Dey délivrait au commerce français un certain nombre de passeports, conformément aux dispositions des traités. Or, il arrivait qu'on en prêtait à des navires italiens ou autres, ce dont le gouvernement algérien se plaignait toujours. La paix existait entre les deux pays, la France n'avait pas à couvrir des bâtiments étrangers. Sur ce point, deux thèses s'affrontaient :

- Pour la Régence, dans le traité de 1666, les Algériens n'ayant renoncé à leur droit de visite qu'en faveur des bâtiments français, il importe que les autres navires ne s'abritent pas sous le pavillon de France. Il fallait veiller donc à ce que les congés délivrés dans les ports français marquent sans équivoque, la nationalité des vaisseaux.

- Pour la France, cette clause était humiliante en vertu d'un vieux privilège, restauré par Henri IV. La Porte admettait que tout navire chrétien, fut-il espagnol ou toscan, était à couvert s'il abordait la bannière fleurdelisée. Et comme Alger n'était pas La Porte...! L'usurpation du pavillon français par des étrangers était jugée, ici, avec beaucoup de rigueur.

Les passeports français se vendaient publiquement en Hollande[8]. Des Hollandais, pris par des Algériens « ont tous donné avoir des passeports de M. Amiral [de France] ce qui est préjudiciable à la nation et au service du Roi, » confirmait une note de Seigneley. Les passeports étaient aussi délivrés abusivement par les consuls[9].

Les capitaines européens brouillaient les cartes ; aux Raïs d'Alger donc, de les débrouiller. Rentrant d'une croisière, un Raïs déclarait qu'une polacre anglaise, venant de Mahon, s'empara d'une tartane française, dans le port de Bône ('Annâba) où elle chargeait du blé. La polâcre était montée par un génois et quarante hommes d'équipage, dont la plupart, sujets de la république. Le capitaine naviguait à la faveur de deux passeports, l'un de Gênes, l'autre de Mahon « desquels il se servait alternativement suivant les circonstances[10]. »

Un des principaux centres de trafic de passeports était Livourne. Falsifications de documents, faux en écriture, substitution de noms et de qualités, tout se pratiquait, moyennant de l'argent. Une lettre de Livourne fait savoir que « plusieurs bâtiments de Vénitiens, chargés de blé, venant de Levant, ont des polices pour Livourne qu'ils changent ensuite pour Lisbonne et pour Barcelone[11]. »

Le Dey Muhammad ibn Bâkir fit connaître à Maurepas, Secrétaire d'état à la Marine, le 4 novembre 1748, l'incident suivant : « L'un (de nos navires) rencontra une barque avec pavillon et passeport de France sur laquelle, ayant eu quelques soupçons, il la conduisit ici, où elle fut examinée par les anciens en présence de votre consul. Elle fut reconnu génoise et son passeport faux, ce qui la fit confisquer[12]. »

Le Raïs Sulaymân, ancien capitaine du port, arrêta en 1788, sur les côtes d'Espagne, une tartane française chargée de tabac. Quel ne fut pas son étonnement de constater que, le commandant en était génois et l'équipage vénitien et ragusin. Le passeport délivré au commandant, daté du mois d'août 1788, portait la mention « appelé à s'établir à Port Vendres. » La tartane fut déclarée bonne prise, « car le passeport a été donné bien légèrement par le commissaire de port Vendres[13]. »

Plusieurs tentatives furent entreprises afin d'enrayer le trafic. Pour calmer les protestations des Algériens et les inquiétudes de la « nation française, » on prenait, outre- Méditerranée, et de temps à autre, quelques décisions qui ne répondaient pas toujours à l'attente des responsables d'ici.

Seigneley, dans une lettre au consul Piolle, lui recommande de « faire connaître aux puissances d'Alger, que Sa Majesté emploie toutes sortes de moyens pour empêcher que les étrangers ne se puissent mettre à couvert par l'usurpation du pavillon français et pour châtier sévèrement ceux qui la favoriseraient, ce que vous leur pouvez justifier par l'ordonnance du 22 octobre 1686[14]. »

Quand les Français s'emparèrent, en mai 1756, du fort Saint Philippe de Minorque, ils s'y trouvèrent un grand nombre de passeports en blanc, dont il avait été fait provision auprès du secrétaire du gouvernement de Minorque et de Gibraltar, afin d'être utilisés en Méditerranée. Les Français contresignèrent ces documents et les vendirent aux Sardes, Génois, Napolitains et Espagnols qui entreprirent de naviguer sous les couleurs britanniques. La Méditerranée se trouva ainsi sillonnée, sans grand risque, par les ennemis de la Régence[15]. Il arrivait aux Raïs de rencontrer des équipages basanés et moustachus mais ne parlant point l'anglais...

Après chaque incident en mer, on s'efforçait de cerner davantage les difficultés. C'est ainsi que lors de la capture par les Algériens de la corvette Le Gerfault, la cour de Versailles fit parvenir au consul De Kercy les directives suivantes : « J'ai recommandé, dit l'expéditeur, circulairement à toutes les Amirautés du Royaume, la plus scrupuleuse attention à ne délivrer à nos navigateurs que des passeports régulièrement conformes et intacts quant à leur forme... Je ne doute point que le vélin qui, par sa nature est moins susceptible d'accidents que le papier, ne soit préférable à ce dernier pour la principale pièce de bord de nos bateaux. »

L'Angleterre recourut à une expédition : une pièce appelée passavant, signée du gouvernement anglais de Minorque, portait le seau de ses armes en cire rouge.

Mais l'indiscipline, la cupidité et les défis dont faisaient preuve bon nombre de capitaines amenèrent Alger et Paris à signer la convention du 29 mars 1790.

La lettre circulaire du comte de la Luzerne aux Chambres de Commerce du royaume, datée du 20 avril de la même année, nous en donne le résumé : « La condition principale de ce traité est l'observation exacte des règles relatives à la légalité du pavillon et la promesse formelle de ne point accorder de passeport français à des navires étrangers. Sa Majesté n'a point hésité à accepter une condition si juste et si conforme aux intérêts de notre navigation. Il sera prescrit en conséquence, aux officiers de l'Amirauté et aux Commissaires des classes, d'exécuter, scrupuleusement, tout ce qui leur est prescrit concernant la délivrance des congés et des rôles, l'examen des titres de propriétés des navires et la composition des équipages. Vous êtes sûrement aussi persuadés que moi, de l'utilité de ces précautions qui ont pour objet d'assurer, aux Français seulement, les avantages de la navigation nationale et qui sont absolument nécessaires pour la sûreté du commerce dans la Méditerranée[16]. »

Cependant, si le contrôle était souvent à l'origine des heurts ou des plaintes de capitaines peu coopératifs, il y eu des occasions où les Raïs surent se montrer magnanimes.

Le Chevalier d'Arvieux[17] eut à le constater et en fit part à la Chambre de Commerce de Marseille : « Vous savez déjà MM. de quelle manière ces corsaires en usent envers nos bâtiments qu'ils trouvent en mer. Rendez leur justice là-dessus et faites maintenant ce que vous trouverez bon pour le bien de public [...] Ils usent très bien aussi avec tout ce qu'ils trouvent de français[18]. »

Plus d'une fois, la souplesse des contrôles était justifiée par des situations inattendues : un voyage trop long, une bonne foi certaine, un arrangement... et le capitaine pouvait continuer sa route !

Un navire d'Alger rencontra un vaisseau français venant des îles d'Amérique. La visite se déroula dans l'amitié. L'équipage fut bien traité, malgré la présentation d'un congé « de la plus ancienne formule. » Aux remarques qui lui furent adressées, le capitaine affirma qu'on ne distribuait point de nouveaux congés en Provence, lorsqu'il en partit pour entreprendre ce long voyage. Il fut autorisé à poursuivre son chemin[19].

6 - La marchandise à bord

Il était donné aux Raïs, lors des contrôles, de découvrir sur des navires amis des chargements ennemis. Des bateaux français transportaient des marchandises italiennes. Mais il y avait un principe accepté par la plupart des nations et auquel Alger avait souscrit : « Le pavillon ami couvre marchandises et passagers ennemis, » devenus : « Le pavillon ami sauve la marchandise ennemie. »

En 1747, une tartane française, conduisant de Barcelone à Oran soixante-dix soldats de recrues, fut prise et conduite à Alger. Le consul Thomas fit des représentations et on restitua le navire ainsi que les passagers et le chargement. La décision du Dey fit sensation à l'intérieur et à l'extérieur du Pays. L'on ne croyait pas qu'il ait jamais relâché des soldats destinés à la garnison d'Oran[20].

« Les Algériens n'enlèvent jamais sur les vaisseaux français les effets de leurs ennemis soit Italiens, Espagnols ou Maltais. » Reconnaît un document de l'époque[21]. En contrepartie, le pavillon français devait leur répondre de tout ce qui était embarqué pour leur compte.

Les faits devaient parfois les décevoir. Deux violations des traités par l'Espagne, en 1775, firent couler beaucoup d'encre.

A - L'affaire du brigantin « Le Barthélémy. »

Le capitaine Jaufret, d'Agde, commandant le dit brigantin, venait de Tripoli, via Malte. Arrivé à Barcelone, avec un chargement d'orge, un coup de main espagnol l'attendait. Parmi les passagers du brigantin, il y avait cinq musulmans : Mamet de Candie, Baba Hamet et Baba Caneni de Smyme, Quara Mamet d'Alger et 'Alî de Tripoli. C'étaient des subrécargues, mais inscrits et tous leurs papiers en règle. Ils furent cependant arrêtés « et conduits dans la prison la plus dure de la ville. »

Le consul obtint, par ses instances, la remise du bâtiment, du chargement et des papiers, mais ne réussit pas à faire libérer les cinq malheureux. « Ils sont toujours enfermés, dit un mémoire pour le Conseil du Roi (de France), dans les prisons et où le sieur Aubert, consul de France, cherche à les consoler de leur détention autant qu'il peut dépendre de ce consul. »

L'acte fut jugé à Paris, « attentatoire à l'honneur du pavillon et contraire au droit des gens. Les Espagnols n'ont rien respecté dans cette entreprise, la passion la plus vive les a aveuglés. Ils se sont transportés sur le bâtiment contre les prescriptions d'une convention franco-espagnole et sans la présence du consul.» L'arrestation des cinq passagers fut stigmatisée avec force : « Le droit des gens, la foi des traités, l'usage constamment suivi en Europe et dans la Méditerranée» devaient les mettre à l'abri de cette violence. Les traités entre états ont toujours prescrit que le pavillon ami sauve la marchandise et les passagers ennemis[22].

Les Algériens étaient fondés à regarder la garantie du pavillon comme un droit assuré par les traités avec les puissances de l'Europe. Comme ils l'avaient de tout temps respecté, ils en espéraient la réciprocité. Même les Espagnols avaient bénéficié de cet avantage et, en mer et dans les ports de la Régence. Leurs marchandises embarquées sur des bateaux français ne furent jamais inquiétées par les Musulmans. Lors des contrôles de navires français, les passagers espagnols ne subirent aucune violence.

Dans cette affaire, les Français craignaient, avant tout, les représailles qui « seraient d'autant plus fondées que les Barbaresques pourraient faire aux Européens le reproche de leur avoir donné l'exemple d'une pareille infidélité[23]. »

B - L'affaire de la « Septimane. »

1775 ! La tension avec l'Espagne était à son comble. La Régence s'attendait à une agression et réclamait à La Porte des armes et des munitions.

On affréta un bâtiment français, pour 6.000 livres, afin de faire le voyage à Constantinople. En septembre, la « Septimane » arrivait à Alger.

Pour dérouter les agents espagnols, on fit courir le bruit que le navire allait emmener un ambassadeur algérien et sa suite puis le ramener avec les présents du Sultan[24]. Seul, le consul de France, de La Vallée, était mis au courant du vrai but du voyage[25].

La France avait ses raisons de ne pas décevoir le Dey : il y avait les intérêts des Français établis à Alger et dans le Bastion, l'intérêt du commerce et de la navigation en Méditerranée, le devoir de ménager un Dey « juste, ferme et courageux, ami de la France et rebut « par les Anglais. » Un parti pro-anglais s'agitait à Alger, pour qu'on fasse appel aux Atv1 et leur donner ensuite les établissements exploités par les Français sur la côte est du pays.

Mais la France ne voulait pas indisposer l'Espagne ! Quel choix prendre, s'il ne faut perdre ni Alger ni Madrid ? On pensa recommander au chevalier de Saint Priest, ambassadeur à Constantinople, de s'opposer à l'embarquement des armes. Pouvait-il le faire[26] ? Le commandant du navire refusa pareil chargement qui n'était pas à dédaigner[27]. Sous la pression de Constantinople, le capitaine se laissa faire et s'engagea à garder le secret. Fallait-il escorter le navire par des bâtiments du Roi ? C'était éveiller l'attention ! Mais si les Espagnols confisquaient la cargaison, il fallait la payer aux Algériens ou entrer en guerre avec eux[28]. Cependant M. de Sartine avait tout prévu : si le bâtiment était arrêté, le Dey ne réclamera rien à la France.

Ce qu'on craignait arriva malgré toutes ces mesures. Entre Tunis et Alger, deux frégates espagnoles arrêtèrent le vaisseau et le conduisirent à Carthagène[29].

7 - Musulmans à bord des bâtiments anglais.

Dans les longues rivalités opposant Anglais et Français, les Algériens se trouvaient, malgré eux, exposés aux risques et aux dangers.

Leur présence sur les navires des uns ou des autres leur causaient souvent des préjudices, même quand ils avaient de bons rapports avec les antagonistes.

D'incident en incident, et de réclamation en réclamation, on trancha, par lettre circulaire, le cas des Musulmans se trouvant sur des bâtiments anglais.

S'adressant aux amirautés des ports de la Méditerranée, De Sartine rappela le fameux principe du pavillon et de la marchandise, et la nécessité de ne pas toucher aux biens des Algériens. « Vous n'ignorez pas, dit-il, Messieurs, que nos capitulations et nos traités avec le Grand Seigneur et les princes de Barbarie ont consacré la maxime que « la marchandise amie ne perd point cette qualité sur un vaisseau ennemi. » Les Musulmans ont toujours observé avec fidélité cette disposition et Sa Majesté est résolue d'en maintenir l'exécution et de ne pas souffrir que ses sujets y donnent atteinte [...] Vous en joignez aux armateurs de la Méditerranée que dans le cas où ils viendraient à s'emparer des bâtiments anglais dont la cargaison appartient aux dits sujets du Grand Seigneur ou à ceux des Etats de Barbarie, ils aient à conserver intacte la cargaison entière ou la partie appartenant aux dits sujets et Etats[30]. »

8 - Nationalité des gens à bord.

Deux surprises attendaient les Raïs lors des contrôles de navires étrangers en mer : des Français sur des navires ennemis et des étrangers ennemis de la Régence avec passeports français. Il ne s'agit pas d'innocents voyageurs couverts par le principe dont nous avons parlé, mais de soldats et de matelots.

a) Français sur des bâtiments ennemis :

Beaucoup de Français servaient, par idéal ou intérêt, sur des navires ennemis de la Régence. Au contrôle, ils se faisaient passer pour des passagers. Loin de tomber dans le piège, les Raïs, informés ou apprenant sur place la vérité, avaient la preuve tangible de la violation des accords[31]. »

Les protestations d'Alger firent prendre à la Cour de Versailles certaines décisions.

Après l'aventure du Jijel en 1664, les négociations de paix traînaient en longueur, en partie à cause de ce différend. Aussi, en 1666, Colbert facilita-t-il les choses à Trubert en lui annonçant : « Dans peu, il sera expédié une déclaration du Roi pour rappeler tous les matelots français employés au service des princes étrangers. Et l'on évitera autant qu'il se pourra qu'aucun sujet de Sa Majesté ne s'embarquera sur des vaisseaux des nations avec lesquelles ceux d'Alger sont en guerre, qui cependant exécuteront, je m'assure de bonne foi le traité[32]. »

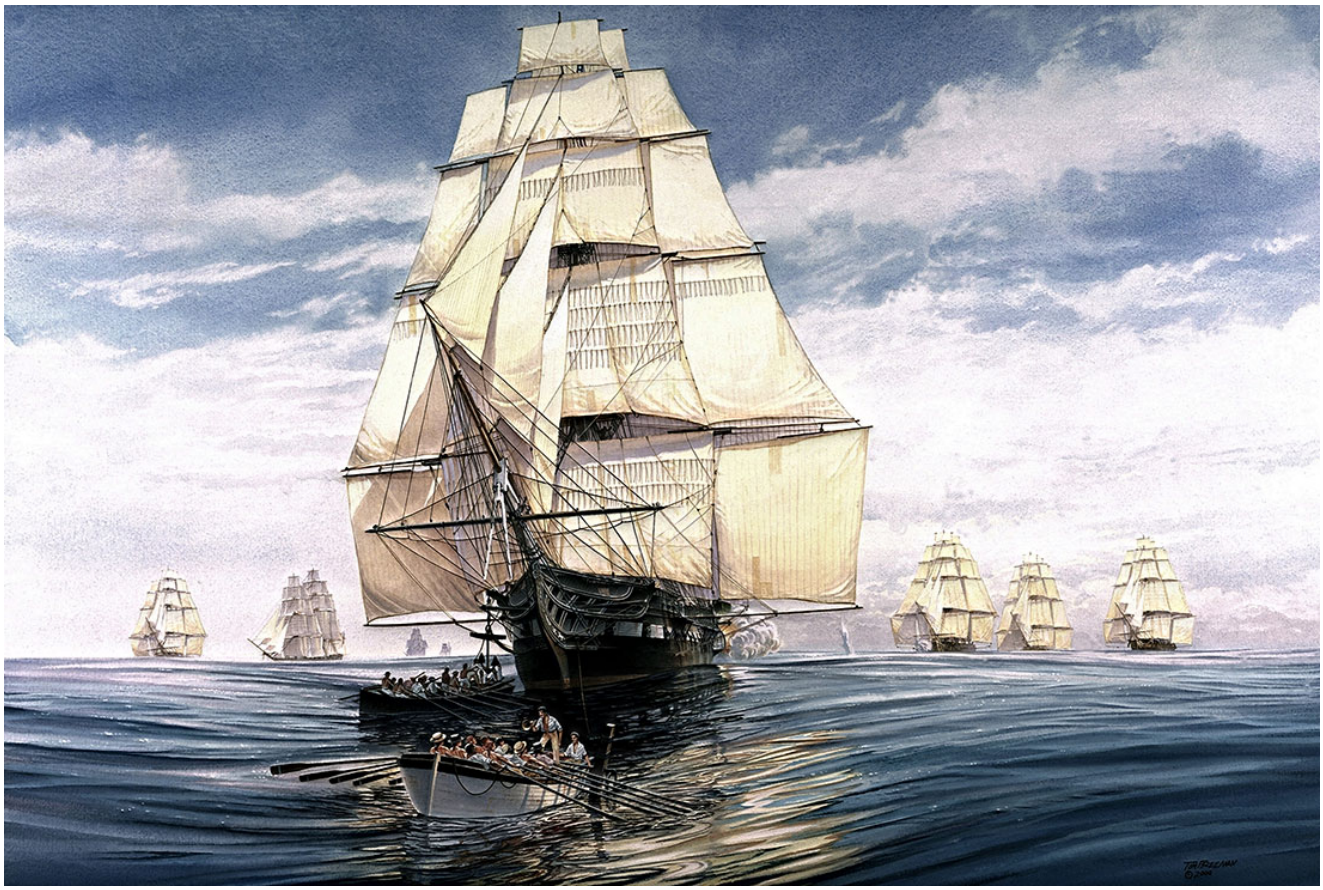
Effectivement, un ordre du Roi déclarait « que ses sujets matelots pris sur des vaisseaux étrangers par des armateurs d'Alger et de Tunis ne seront pas rachetés des deniers de son épargne[33]. » L'ordre du Roi resta lettre morte. Aussi, le Dey Hadj Muhammad lança-t-il à Louis XIV cet avertissement le 23 septembre 1674. « Nous vous avertissons aussi que vos sujets naviguent avec les vaisseaux de Livourne, de Gènes, de Portugal, d'Espagne, de Hollande et de Malte. Si nous les trouvons dans les navires de nos ennemis, nous les prendrons, parce qu'ils se battent contre nos gens et en blessent et en tuent... nous ne les considérons plus comme vos sujets...»

Cependant, malgré ces dispositions, les Raïs mettaient la main lors des vérifications, sur des Français au service de l'ennemi. Les preuves furent si convaincantes que le consul d'Arvieux devait avouer : « Je suis toujours aux prises avec les puissances de ce pays sur le chapitre des Français qu'on prend avec les bannières de leurs ennemis[34]. » Et le problème eut droit à une clause lors de la signature du fameux traité de 1689.

L'article III précise que « tous les Français qui se trouveront dans les vaisseaux de guerre ennemis d'Alger et qui seront mariés et habitués aux terres des dits ennemis, étant pris dans tels vaisseaux, seront déclarés esclaves comme ennemis. »

Sur les galères napolitaines ou sur les bâtiments génois capturés par les Raïs, il y avait presque toujours des sujets de Sa Majesté[35]. Chaque crise entre la Régence et la France se terminait par des négociations lesquelles abordaient le problème de ces marins ou soldats au service de l'ennemi.

Le traité de 1801, reprend ce problème : « Les Français saisis sous un pavillon ennemi de la Régence, ne pourront être faits esclaves quand même les bâtiments sur lesquels ils se trouveraient se seraient défendus, à moins que, faisant partie de l'équipage ou soldats, ils ne fussent pris les armes à la main[36]. ».



b) Etrangers avec passeports français :

Des matelots ou des agents d'un autre pays se faisaient remettre des passeports supposés qui leur permettaient de se faire passer pour des Français.

La rupture entre la Régence et la France en 1760 était due à un incident qui peut paraître banal, mais qui était jugé, à l'époque, d'une gravité exceptionnelle. Le sieur Philippe de La Pierre fut capturé sur un navire espagnol, muni d'un congé délivré par l'Amirauté de Marseille. Le consul de France l'ayant réclamé, le Dey opposa un refus. On alla aux renseignements et on apprit alors que ce faux Français était un vrai Espagnol, pilote, du nom de la Pedra.

Le Dey avait sans doute ses raisons quand il refusa de délivrer des passeports pour deux bateaux caprayois destinés à faire le trajet de Corse en Italie pour le service du Roi... à moins qu'ils ne fussent commandés par un Français[37].

Que de fois pourtant, on avait interdit aux consuls et aux négociants français fixés à Gênes ou à Livourne « de favoriser les mascarades des Italiens, propriétaires des bâtiments et chargements que l'on envoie en Turquie et ailleurs comme appartenant à des sujets du Roi à la faveur d'un capitaine et d'un petit nombre de matelots français que, par l'autorité d'un consul, on fait embarquer sur ces bâtiments[38]. »

9 - Collusion avec les ennemis d'Alger.

Les relations entre la France et l'Ordre de Malte étaient très étroites. Aussi, l'appui militaire à la petite île était acquis de longue date. Cette aide servait à combattre les Musulmans en général et les Maghrébins en particulier. Des lettres patentes autorisaient le grand maître à construire des galères à Marseille ou à faire venir de France des mâts, des vergues et autres pièces pour ses bâtiments[39].

Sous le pavillon de Malte, de nombreux Français furent engagés contre les Musulmans. Citons entre autres, le chevalier Paul et le bailli Suffren. La noblesse de Provence fournissait régulièrement d'importants contingents de chevaliers. L'ordre bénéficiait d'une implantation logistique appréciable.

A la bataille des Dardanelles, en juin 1656, c'est un Français qui engagea l'action sous un pavillon étranger. Le chevalier Paul participa à plusieurs coups de mains et transporta en Crête les troupes d'Almérigo de Modène en 1660. De nombreux capitaines de vaisseaux renforçaient les effectifs maltais. Inversement, lors de l'attaque de Jijel (1664), on y trouvait des chevaliers de Malte.

En mer, une entente et une assistance entre les deux marines avait pu causer des torts à la marine d'Alger. En 1728, une galère d'Oran fut repérée par un vaisseau du Roi, sur les côtes d'Espagne. Le capitaine de ce vaisseau la signala à des corsaires maltais qui en étaient à quelque distance.

L'équipage, vingt-six hommes, après avoir été conduit à Malte, fut envoyé à Marseille pour servir sur les galères du Roi, « à l'exception de deux qui sont restés à Malte. Le Raïs fut interrogé à Marseille[40]»

Mazarin laissa recruter, par des agents vénitiens, plusieurs centaines de marins français et donna de quoi équiper une douzaine de vaisseaux. Il livra au consul de Venise : quatre brûlots de l'arsenal de Toulon en 1645. L'escadre de F. de Nucheze combattait sous la bannière de cette république, en 1646[41].

Les Vénitiens trouvaient en France les fournitures militaires et le matériel naval qui leur manquait. L'arsenal de Toulon construisait pour eux des chébecs. Le duc de Praslin voulait faire croire qu'il ne s'agissait nullement d'un armement en guerre, et suggérait au consul « de ne pas se préoccuper des réclamations que les Algériens pourraient adresser à la France à cet égard[42]. »

Concernant Oran qui fut reprise en 1732 par les Espagnols, les Algériens se plaignaient également de l'appui français en troupes et en matériel.

Entre 1732 et 1734, trois bâtiments français furent pris en mer par les Algériens. Ils portaient des secours. Le premier fut conduit à Alger, le 25 octobre avec un chargement de matériaux et provisions[43]. Le second portait des munitions. Il fut à son tour ramené à Alger. Le troisième, quant à lui, était muni d'un passeport pour Gibraltar, mais il se rendait à Oran.

La réaction du Dey fut prompte et prit deux directions : les démarches diplomatiques et l'action corsaire.

Ibrâhîm Dey protesta auprès du Comte Maurepas, secrétaire d'Etat français à la Marine. « Il est vrai, lui dit-il, que pendant le siège d'Oran, un de nos corsaires ayant rencontré une tartane française chargée de chaux et d'autres choses propres à bâtir et sur laquelle était embarqué le chevalier d'Aregger la prit et la conduisit à Alger; que les papiers de la tartane et, en particulier, de ce chevalier ayant été examinés, il fut reconnu qu'elle allait à Oran, qu'ensuite, ce chevalier ayant été interrogé en présence de votre consul, répondit qu'il allait à Oran rejoindre sa compagnie [,] nous avons pris plusieurs esclaves d'Oran qui tous se sont trouvés français...

Si vous désavouez les faits, nous vous répondrons qu'il est impossible qu'un si grand nombre de troupes avec leurs officiers bien armés soient passés au service d'une puissance étrangère sans la participation de leur prince ou du moins de leur ministre[44].

Au consul Lemaire, le Dey lança ce défi : « Je suis prêt à faire ce qu'il faut pour me défendre ! »

Les opérations de course reprirent alors. Un bâtiment français fut capturé à Salé. Il était chargé de denrées pour Lisbonne et Cadix. Et une tartane génoise prise devant Fréjus[45].

L'ambassadeur de France à Constantinople, M. de Villeneuve, porta à la connaissance du Grand Vizir l'action des Algériens en Méditerranée. Il saisit également la présence, à Istambûl, du Grand Muphti d'Alger pour lui demander son concours. Mais au sujet des Espagnols envoyés à Oran sur des bâtiments français, le Muphti répondit qu'il s'agissait bien de soldats avec des armes et des munitions de guerre destinés à renforcer une place ennemie. Ils étaient donc de bonne prise suivant l'usage observé, même parmi les chrétiens[46].

[1] A.N.B2/87 (1692), Lettre au sieur Dusault, Sur le défaut de passeport, A.G.G. A., Série A (1 A 73 n° 1335).

[2] A.C.C.M. Série 1365, Lemaire, Journal.

[3] A.G.G.A. Série A (1 A 67), Alger, 22 juin 1758. Cinq modèles avaient coûté 375 pataquès.

[4] A.N.Aff.etr. B1/5, Lettre du 7 janvier 1760.

[5] A.C.C.M. Série B/88, Lettre du 3 mai 1793.

[6] A.N.Aff.Etr. B 1/5. Lettre du 7 janvier 1760.

[7] Leynardier, *Histoire de l'Algérie*, p. 117.

[8] A.N.Marine B7/5 f° 25 v°.

[9] (33): A.N.Marine B7/58, f° 491-492-513.

[10] A.N.Aff.Etr. B III - 303, cahier 101.

[11] A.N.Marine B7/9, f° 32, Lettre du 23 mars 1711.

[12] Plantet, *Correspondance*, II, pp. 202-204.

[13] Venture de Paradis, *Alger*, R.A., 1895, p. 310.

[14] A.N.Marine B7/58, f° 514.

[15] Playfair, *Episodes*, R.A., 1878, p. 427 ; Berbrugger, *Un Consul à Alger au XVIIIème*. Bruce, 1763-1765, R.A., 1862, pp. 332-348.

[16] A.C.C.M. Série 1875. La convention fut signée à Alger par Senneville.

[17] D'Arvieux fut consul à Alger en 1674-1675.

[18] A.C.C.M. Série J 1875, Lettre du 16 janvier 1675.

[19] A.N.Aff.Etr. B III -41 (1718).

[20] A.N.Aff.Etr. B III - 303, cahier 101.
Les soldats espagnols ramenés à Alger déclarèrent au sieur Vidal de Narbonne, commandant du navire qu'ils étaient résolus à embrasser la religion musulmane plutôt que de se rendre à leur destination (Oran). Malgré ce pieux projet, le Dey, en vertu de ce principe, les fit embarquer.

[21] A.N.Aff.Etr. B III - 10, f° 24.

[22] A l'exception toutefois des marchandises de contrebande et des gens armés.

[23] A.N.Aff.Etr. B III -11, N° 37, p. 92 (1775).

[24] Le transport des munitions de guerre considérées comme effets de contrebande était proscrit. C'était un principe de politique et de droit des gens.

[25] Pour acheminer des armes, le Dey fit appel aux Fiançais et pas aux Anglais. L'amitié franco- algérienne, à cette époque, était solide et mutuellement bénéfique. Les relations entre les deux pays n'avaient jamais été aussi bonnes.

[26] En 1766, le Comte de Nergennec, avait bien tenté, lui aussi, de s'opposer à la décision du Sultan d'envoyer des bombes et des grenades à la Régence. Le capitaine français, nolisé pour tout autre chose, s'y refusa, mais la Porte exigea l'embarquement.

[27] Il s'agissait de 5.000 quintaux de fer en barre, 82 mâts, 500 quintaux de fil pour cordage, 4.200 pièces de toile à voile. L'envoyé algérien n'était autre que Wakîl al-Hardj Hasan.

[28] Une lettre chiffrée de M.de Sartine à de La Vallée : Le Roi autorise le chargement, en fermant les yeux sur cette opération. M. de Saint Priest doit presser le retour du bâtiment, recommander au capitaine de mouiller à Tunis. Prendre langue avec M.de Saizie « pour savoir si les atterrages sur la côte d'Alger sont libres. Prévenir M.de Saizie de ce qu'il aura à faire dans cette occasion et le tenir bien au courant de tous les mouvements des vaisseaux espagnols. Le plus grand secret est de rigueur. L'affaire est délicate... Le capitaine n'entrera à Alger qu'avec précaution et un bon vent. »

[29] Ironie du sort ! En juillet 1791, le nouveau Dey Hasan voulant affréter un navire pour transporter un ambassadeur à Istambûl afin d'obtenir l'investiture du Sultan et y ramener armes et munitions et pendant qu'on préparait une frégate à Toulon, l'Espagne se fit agréer et se chargea de la mission. La hâte des Espagnols de venir à Alger décida le Dey de ne plus attendre le bâtiment français.
Sur l'affaire de « La Septimané » : bref récit d'az-al Zahhar, *Mudhakkirât*, p. 34 ; Plantet, Correspondance, II, p. 329 ; Le récit avec détails : A.N.Aff.Etr. B III - 11 ff 161 à 170-177, v° f° 22.

[30] A.N.Aff.Etr. B 111-14 f° 148, Lettre du 15 juillet 1778. Archives de la Marine de Toulon, 1 A 1/86, f° 136 (1er mars 1779).

[31] Au sujet des Français pris en mer sur des navires de Livourne, Gênes ou du Portugal, voir Plantet, Correspondance..., 1,72,73,75,77,78,79.

[32] A.N.Aff.Etr. B1/115 doc. 69. Lettre du 12 novembre 1666.

[33] A.N.Marine B7/49, p. 274 (6 septembre 1666)

[34] A.C.C.M. Série 1350, Lettre du 16 janvier 1675.

[35] A.G.G. A. Série A (1 A 68), mars 1759.

[36] Article VIII du traité du 7 nivôse an X (17 décembre 1801).

[37] A.N.Aff.Etr. B III - 303, cahier 101.

[38] AN.Marine B 7/93.

[39] A.C.C.M. Série B, f° 346 v° Lettre de 1612.

[40] A.N.Aff.Etr. B III - 24, Lettre de Durand, Alger 22 mai 1729.

[41] La Roncière, Histoire, V, pp. 243- 244.

[42] A.C.C.M. Série A A/85, Lettre du 30 mai 1786.

[43] A.N.Aff.Etr. B III - 24, Lettres du consul Lemaire, 11 et 28 octobre, 10 novembre 1732.

[44] Plantet, *Correspondance*, II, 177-178.
Au sujet des militaires déserteurs d'Oran, Dubois-Thainville affirme que sur 105, il y avait 56 français (A.N. Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, 1.14).

[45] Pour faire libéra- les passagers espagnols de la première prise, le consul B. Lemaire, proposa aux Algériens la restitution par l'Espagne des effets des sujets de la Régence ayant fait naufrage dans la baie de Gibraltar.

[46] A.N.Aff.Etr. B III - 24, f° 99 (mai 1734).

BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

Al-Moujahidine Bahri

10 - Fuite organisée de captifs chrétiens.

Beaucoup de captifs travaillaient pour le compte de la marine. C'est à ce titre, que leur fuite intéresse notre sujet. Une fois dans le port d'Alger, certains capitaines préparaient et organisaient l'évasion des esclaves, le plus souvent dans le dessein d'enlever aux chantiers navals de bons artisans et techniciens. Et comme « l'opération se déroulait dans les parages du port ou dans la rade, » la marine se sentait visée et réagissait.

S'il est trop long de faire l'historique de ces tentatives individuelles ou collectives, il est néanmoins utile d'en énumérer les plus sensationnelles[1].

En 1673, le capitaine Aimeras, à la tête de huit vaisseaux de guerre, se présenta devant Alger, jeta l'ancre et se porta directement vis à vis du port et sous le canon de la ville. On lui demanda de s'éloigner, mais les esclaves, voyant les bâtiments sous le canon, tentèrent leur chance. Plusieurs réussirent leur coup[2].

On s'était demandé, en 1682, pourquoi le Dey avait saisi deux barques venues de Majorque avec leurs biens et leur équipage conduit en captivité. On apprit ensuite, que des prêtres séculiers et réguliers et d'autres esclaves, s'étaient enfuis sur une frégate envoyée de Majorque à cet effet[3].

Les gardes côtes d'Alger signalèrent, en 1731, un mouvement suspect d'une tartane qui faisait partie de la mission de Duguay. Elle parcourait la rade « fort près de terre, tantôt avec une voile, tantôt avec deux. » C'était des signaux pour les esclaves dont deux s'étaient sauvés la veille et se trouvaient déjà sur les vaisseaux français[4]. En août 1748, un capitaine de chébec espagnol, nommé Spadilla, depuis trois ans dans les fers, servait le consul anglais, trouva le moyen de s'évader sur un navire vénitien[5].

Il faut remarquer que la chance ne souriait pas tout le temps aux candidats à l'évasion. Après avoir minutieusement préparé leur plan, ils se faisaient arrêter à la dernière minute dans nombre

de cas.

En 1748, quelques esclaves français et espagnols ayant rassemblé des armes, de la poudre et des biscuits dans un magasin de la marine « où ils avaient la liberté d'entrer » projetaient de se saisir d'un navire du port pour s'y embarquer et s'évader[6]. Le plan se termina par un échec et une punition sévère.

Ces évasions répétées tendaient l'atmosphère et augmentaient les récriminations à l'égard des nations chrétiennes.

Signeley prit l'engagement de ne plus faire sauver des esclaves « aux rades d'Afrique par les chaloupes des capitaines français[7]. » Avec des pressions et des représailles, les Algériens obtinrent plus. Même arrivés à la nage jusqu'aux bâtiments chrétiens, les captifs étaient rendus au gouvernement.

Lors de la visite de M.Revest, commandant le vaisseau du Roi « Le Content » devant Alger, l'officier déclara qu'il renverrait tous les esclaves qui viendraient se réfugier à son bord. Il accepta que « quatre chaloupes algériennes fussent mouillées de garde autour de son vaisseau[8]. »

M. Keppel, commandant une escadre anglaise arriva le 9 août 1749 à Alger avec plusieurs officiers. On lui demanda sur le champ trois esclaves qui s'étaient évadés dans un de ses vaisseaux. Il refusa. Le Dey lui fit dire que suivant le dernier traité, la cour de Londres avait renoncé au droit de donner asile aux fugitifs afin d'obtenir la fixation des droits de douane à 5% au lieu de 12%. A M.Keppel de choisir et M. Keppel consentit à renvoyer les captifs[9].

Un mémoire du Roi :

« Pour servir d'instruction au chevalier de Villarzel, capitaine de vaisseau, veut donner satisfaction aux Algériens en refusant l'asile aux captifs. Suite, dit-il, à plusieurs plaintes très vives de la part des puissances de Barbarie et principalement de celle d'Alger, concernant les esclaves qui, ayant été reçus à bord des vaisseaux de Sa Majesté, ont prétendu profiter de la sûreté qu'ils avaient acquise sous le pavillon du Roi [. . .] Il ne s'agit point en cela d'esclaves français mais d'esclaves en général. Etant leur bien, c'est le leur enlever que de favoriser ces sortes d'évasions et si, d'une part, il convient en l'honneur du pavillon du Roi de ne point se départir de l'asile que les esclaves sont i censés y trouver, il est important, d'autre part, d'empêcher qu'il n'y en ait qui viennent s'y réfugier[10]. »

Il est intéressant de remarquer que les traités conclus au XVIIIème siècle, entre la Régence et certains Etats d'Europe, obligent les capitaines de vaisseaux mouillés dans la rade de la capitale de rendre les captifs évadés, qu'ils soient découverts avant le départ ou à l'arrivée en terre chrétienne[11].

11 - Le salut du pavillon français

L'idée est d'origine britannique. Aux yeux des Anglais, la mer « par le droit de nature et des gens » n'est pas commune à tous. L'Angleterre en réclamait la souveraineté. Bien avant le XVIIème siècle, tout navire étranger baissait pavillon devant les couleurs anglaises en mer du Nord. Le salut impliquait les honneurs de la mer, le droit de propriété exclusive et le droit de pêche et de navigation.

Au XVIIème siècle, l'Amiral Blake reçut l'ordre d'exiger des vaisseaux de guerre hollandais, le salut du pavillon et de visiter les navires marchands. La loi du plus fort la réglait seule.

Louis XIV voulait, lui aussi, imiter les Anglais. « Sur terre et sur mer, à la Cour des rois comme à la surface des flots, la France prétendait que toutes les autres nations doivent lui céder[12]. » Le Roi Soleil voulait être le maître de la Méditerranée. En parlant des parages de la Corse, il disait « mes mers m'appartiennent en souveraineté. » En 1698, une ordonnance royale sanctionnait les modalités du salut.

Ordre fut donné à la marine royale « ...qu'à l'égard des vaisseaux de guerre particuliers de Hollande, Venise, Gênes et des villes d'Alger, de Tunis et Tripoli, Sa Majesté veut qu'ils [ses vaisseaux] leur demandent le salut et qu'ils y forcent ceux qui le refuseront s'ils croient pouvoir le faire avec avantage[13]. » En mai 1684, l'éventail des navires devant saluer le pavillon du Roi Soleil s'élargit encore : « le règlement de 1665 doit être appliqué et que le sieur chevalier de Tourville se le fasse rendre par toutes les autres nations à l'exception des seuls Anglais. » Et par l'ordonnance du 15 avril 1689, le Roi défendait à ses officiers, commandants de vaisseaux, « de saluer les premiers vaisseaux des autres puissances et leur enjoignait l'ordre d'exiger le salut et de les y contraindre par la force s'ils refusaient sur quelque mer ou côte que ce fut la rencontre. »

Quelle fut alors la position de la Régence ?

Le salut des bâtiments français dans la rade d'Alger fut théoriquement réglé par le traité de 1689. L'article 29 l'avait abordé : « Toutes les fois qu'un vaisseau de guerre de l'Empereur de France viendra mouiller devant la rade d'Alger, aussitôt que le consul en aura averti le gouvernement, le dit vaisseau de guerre sera salué, à proportion de la marque de commandement qu'il portera par les châteaux et forts de ladite ville et d'un plus grand nombre de coups de canon que ceux de toutes les autres nations, et il rendra coup pour coup. »

Pour ce qui est de la mer, l'article dit brièvement que « pareille chose se pratiquera dans la rencontre des dits vaisseaux de guerre. »

Mais dans la pratique, les choses se passèrent autrement. Les bâtiments d'Alger ne semblent pas avoir été disposés à reconnaître au Roi « cette souveraineté sur la mer » et le monarque s'y était résigné.

Une lettre au sieur Dusault fait le récit d'un incident survenu en mer : « M.de Blanc qui arrive à Toulon avec les vaisseaux du Roi « Le Sérieux» et « Le Fleuron» a rencontré sur le cap de Gatte, trois vaisseaux d'Alger qui se sont retirés à force de voile et n'ont ni salué, ni envoyé à bord quoi qu'on eut arboré le pavillon et tiré le coup de canon d'assurance. Je les aurais poursuivis et combattus sans les ordres parvenus que Sa Majesté a donné à tous ses officiers commandant ses vaisseaux de ne faire aucun trouble ; à ceux d'Alger qu'ils rencontreraient mais de les secourir[14]. »

Chapitre Vingt et Un

LA PAIX PAR LES PRESENTS

Comment calmer l'ardeur de la marine d'Alger ? La politique de la canonnière ne faisait que durcir les positions de la Régence. Le défi lancé aux grandes puissances, le rôle de plus en plus imposant joué par la marine dans la conduite des affaires de l'Etat et dans l'activité de la Méditerranée avaient contraint les adversaires à plus de souplesse : obtenir par l'argent ce qu'on n'a pu avoir par la force !

Les Etats les plus forts, les monarques les plus orgueilleux, les Papes, les Empereurs « qui ne parlaient qu'à Dieu, » les Doges, l'Angleterre maîtresse des océans, les Etats-Unis, se décidèrent à parlementer et à courtiser les Deys et leurs Raïs et à s'en accommoder.

Après les avoir méprisés et combattus, on était heureux de leur plaire et de les satisfaire. On achetait cher leurs faveurs, car on s'aperçut que la paix était plus avantageuse que la guerre.

Les affaires de Marseille ne pouvaient bien marcher sans les bonnes dispositions d'Alger. Le consul Durand dut le rappeler plus d'une fois aux Echevins de la ville phocéenne : « Vous devez considérer Messieurs, que quoique cette place semble à charge au commerce, ne s'y faisant presqu'aucun négoce, que cependant d'elle dépend la sûreté du commerce de France et principalement de Marseille[15]. »

Main tendue, échange de présents, lettres amicales, manifestation de courtoisie, politique de la carotte pour faire oublier celle du bâton, telle fut la conduite des rois et princes chrétiens avec le gouvernement d'Alger.

1 - Les présents

Pour dissiper les nuages dans les relations, créer de nouvelles dispositions dans les rapports, il fallait se connaître, se reconnaître, s'entendre, tisser des amitiés personnelles, multiplier les missions, nouer des relations d'affaires et saisir chaque occasion pour exprimer sa bonne foi et sa volonté de collaborer.

Puisque les traités conclus ne résistaient guère aux secousses politiques et aux malentendus, il fallait adopter d'autres moyens. Ainsi, aux échanges de coups se succédaient des échanges de cadeaux. Les objectifs visés étaient la sauvegarde du commerce et de la navigation.

Après la débâcle française devant Jijel en 1664, Colbert remit au négociateur Trubert « six mille livres de fonds par le Roi pour être employés en présents en Alger, à ceux qui pourront davantage contribuer à l'affermissement de la paix et à une rupture avec l'Anglais et le Hollandais[16].»

Dans leur correspondance, les souverains et les consuls en poste à Alger, justifiaient l'usage des présents comme « moyen de disposer favorablement ces gens-là » ou pour maintenir l'amitié et la bonne intelligence entre les Français qui font le négoce et le trafic à Alger et les puissances du dit pays. » On cherchait également « des assurances que la République aurait de sincères intentions de se conformer aux traités de paix et qu'elle ne donnerait à l'avenir aucun lieu de se plaindre. » Les présents entretenaient les Deys et les puissances « afin de les mettre toujours plus dans les intérêts de la nation. »

Calculs politiques et arrière-pensées n'échappaient à personne. « Les présents, dit une note du Comité de Salut Public, quoique destinés à nous frayer la route des négociations importantes, paraîtront être plutôt l'effet de notre générosité. Les moyens de communication entre les côtes de France et celles de Barbarie seront devenus plus sûrs et plus fréquentés. » Souvent ces dons servaient à créer un climat favorable à la signature d'un traité de paix ou d'une transaction commerciale, tel l'achat de blé.

A - Présents de la France :

Contrairement à des affirmations souvent affichées[17], le Roi de France, ses Ministres, la Chambre de Marseille, les consuls en poste à Alger, plus tard la République, ne manquaient pas les occasions « de faire le plus de plaisir » aux dirigeants d'ici.

En 1629, au lendemain de la signature du traité de paix, Sanson Nappolon reçut la valeur de 18.041 livres d'étoffe « pour faire les dits présents suivant le dit ordre de la dite Majesté[18]. » Un autre document concerne « le remboursement au sieur Lemaire [...] montant de la dépense faite par celui-ci à l'occasion de l'envoi d'une tartane à Alger, pour le bien du service [...] dépenses d'intérêt général pour entretenir la paix et pour le bien du commerce[19]. »

Le négociateur Dusault « eut le soin de s'attacher par les présents tous les officiers du Diwân, sans en oublier un seul. » Indépendamment des gratifications habituelles, il remit à chacun des grands écrivains « des chemises à la turque garnies de dorures et soies, des draps de Hollande, quatre paires de pistolets et huit barils de miel[20]. »

En 1700, le consul Durand reçut les présents « à offrir au nouveau Dey, présents nécessaires de faire aux nouvelles puissances de la République [...] affaire importante dont le retardement pourrait devenir préjudiciable au commerce. »

Louis XIV fit parvenir au Dey, en 1711, « vingt-deux aulnes et demie de drap fin de différentes couleurs, et vingt aulnes d'étoffe d'or brochées[21]. »

Quand la Chambre de Commerce tardait d'envoyer quelques objets de valeur, elle était rappelée à l'ordre. Maurepas le dit aux Echevins de la ville : « Le sieur Durand m'a écrit, Messieurs, le 7 novembre [1724] que, n'ayant point encore reçu le fusil et la paire de pistolets que vous lui avez adressée (sic) pour le Dey d'Alger, il s'était dispensé de les donner attendant ce fusil et ces pistolets parce que c'est la partie qui doit faire le plus de plaisir à ce Dey. Si vous n'y avez pas pourvu, il est nécessaire que vous fassiez cet envoi, le plus tôt qu'il sera possible. Il marque que l'occasion de les donner aurait été favorable dans celle de lui faire compliment sur le caftan de Pacha que le Grand Seigneur lui a envoyé par un capigy Bachi, ce qu'il prétend n'avoir pu faire qu'en lui présentant un caftan d'étoffe d'or qu'il dit avoir acheté à son trésorier[22]. »

Et dès l'annonce de la victoire algérienne sur les Tunisiens, en juin 1755, le consul accourut remettre au Dey une veste de drap[23].

A Muhammad ibn 'Uthmân, on offrit, en 1766, « un diamant pour la valeur de 10 à 12.000 livres[24]. »

Quand ce dernier fit construire en 1739 « une vaste et superbe maison, » le Consul de France estima dans une correspondance « qu'il serait convenable de lui faire présent de deux superbes rideaux en or et en argent pour orner cette maison « car il est des présents de convenance qu'il est à propos de faire de temps en temps et celui-là peut être mis au nombre de ces

derniers[25]. ».

Son successeur Hassan reçut, en 1791, « un diamant de la valeur de 24.000 livres qu'il est d'usage d'offrir dans les circonstances semblables...» et une lettre de LouisXVI[26].

B - Présents des autres puissances :

Ratification de traités conclus, avènement du Dey, fêtes religieuses, victoires remportées par Alger, heureux événements dans le pays ou chez les membres influents, tout était prétexte à des gratifications diverses.

1 - L'empereur d'Autriche, François II grand-duc de Toscane, après l'accord de 1748, envoya dans une cassette garnie de diamants, une montre d'or enrichie de brillants[27]. Il autorisa les Algériens à se réfugier avec leurs navires dans tous les ports de Toscane en cas de tempête ou de poursuite de la part de leurs ennemis.

En 1823, ce pays obtint, grâce à l'entremise de l'Angleterre, la paix avec la Régence moyennant un présent consulaire de 25.000 piastres fortes.

2 - La Hollande fut un des grands pays fournisseurs de cadeaux « Les Hollandais, écrit Shaw, ont grand besoin de cultiver la bonne intelligence [avec les Algériens] en leur faisant un présent tous les ans, moyen qui leur a parfaitement réussi jusqu'à présent[28]. » Jalousant la France, les Pays Bas avaient envoyé à Alger, en 1623 et 1626, comme ambassadeur auprès des Pachas, Cornelis-Pinacker « pour essayer d'obtenir des avantages particuliers. » Au XVIIème siècle l'entente n'était pas difficile à réaliser. Les deux pays avaient un ennemi commun : Louis XIV. Plusieurs traités de paix et de commerce furent signés. En 1662 avec l'Amiral Ruyter et en avril 1679 l'accord négocié par le médecin Thomas Hées qui résida à Alger d'octobre 1675 à mai 1680.

La coopération entre Algériens et Hollandais, concrétisée par la fourniture du matériel naval, provoqua le courroux de Louis XTV. Il accusa les juifs de Livourne d'être des intermédiaires efficaces. En effet des vaisseaux hollandais accostaient de temps à autre à Alger avec des cargaisons de poudre, de fusils, de gros mâts, de câbles etc.[29].

Fournitures d'armes contre traité de paix telle était la politique des Deys. Aussi, la correspondance des consuls de France en poste à Alger, à Malaga ou à Livourne contient de nombreux détails sur les matériels envoyés aux Algériens[30].

En 1746, trois navires escortés par des vaisseaux de lignes arrivaient chargés de différents matériels : grands mâts, grandes pièces de bois de bordage, milliers de poudre, grelin, pièces de toiles à voiles etc...

Après chaque rupture, les Hollandais imploraient la paix en y mettant le prix et le Dey de dire : « la loi de Muhammad (Saluts et Bénédictions d'Allah sur lui) ordonnait de l'accorder à ceux qui la demandent[31]. »

Le lecteur trouvera dans Devoulx : Archives du Consulat Général de France à Alger, p53, la liste des présents que les Hollandais et les Suédois ont apportés les 29 janvier et 15 mai 1749.

Rhyust, commandant de vaisseau de guerre hollandais se présenta en 1751 avec « beaucoup de bijoux et plusieurs pièces de drap qu'on évaluait à près de 60.000 livres. ». Trois ans plus tard, deux autres bâtiments étaient porteurs de présents : « bagues de diamants, pendules, montres, draperies, pièces de toile, mouchoirs des Indes[32]. »

Quand les tensions entre les deux pays devenaient sérieuses et que la navigation pouvait en souffrir, la Hollande faisait appel au Grand Seigneur.

En juillet 1755, « deux envoyés turcs dépêchés par Soulayman Captan Pacha firent savoir à cette Régence que les Hollandais étaient prêts à donner tout ce que la Régence souhaitait pour avoir encore la paix avec elle[33]. »

Après de difficiles négociations, le traité de 1757 fut enfin conclu et les envois d'armes et de munitions affluèrent à Alger.

3 - Le Danemark, lui aussi, avait besoin de sa paix avec les Deys. Aussi les vaisseaux de guerre et des navires marchands danois apportaient tous les ans les redevances de la cour de Copenhague en application des accords. Les traités de 1747[34], 1748 et 1749, stipulaient tous l'envoi de fournitures militaires diverses : canons, boulets, mortiers, poudre, mâts, câbles, cordages, vergues...

On signalait en février 1748 « l'arrivée d'un vaisseau danois apportant le complément du matériel dont une partie fut envoyée en 1747[35]. ». Quelques mois plus tard, deux bâtiments vinrent

avec leurs dons. Puis une frégate commandée par M. Hoogland livrait ses présents « offerts annuellement et qui consistaient en munitions de guerre et effets propres aux constructions des navires[36]. »

En septembre 1751, le commandant d'un navire danois accompagnant les présents, remit au Dey une lettre de Sa Majesté, lui témoignant le désir qu'elle avait de vivre en bonne intelligence avec les Etats d'Alger. Le consul Hamekin, ne donnant pas entière satisfaction au Diwan, la missive indiquait que le souverain du Danemark était déterminé à le remplacer par un autre « plus agréable au gouvernement d'Alger[37]. »

4 - La Suède avait ses intérêts en Méditerranée et dans l'Atlantique. Ses navires couraient de grands risques. L'appui ou la neutralité de la marine d'Alger étaient nécessaires.

Elle dépêcha en 1731, 800 barils de poudre, 8 gros câbles, 50 mâts, 800 fusils, 40 pièces de canons et 8 000 boulets.

En 1747, un autre chargement arrivait à Alger. Il consistait en 70 mâts, 903 câbles pour bordage, 170 lattes, 294 barils de poix, 50 milliers de poudre, 19 câbles, 80 grelins, 200 barils de goudron, 20.000 boulets de 6, 12 et 18 livres[38] ( ). Les envois suédois ne furent guère interrompus. En 1814, « il est arrivée à Alger un navire escorté par un brick de guerre de la même nation portant des présents en chanvre, goudron mâtures au Dey[39]. »

Quand l'ambassadeur algérien Muhammad Khûdja Sentarley « quatrième secrétaire du diwan » partit en Angleterre dans le cadre d'une mission, il fit le voyage aller et retour sur un vaisseau suédois appartenant au consul de Suède[40].

5 - Les Anglais ne faisaient pas exception. Ils disputaient âprement à la France les faveurs d'Alger. La Cour, par l'intermédiaire de ses consuls ou envoyés, distribuait « des présents magnifiques » dont les pendules, les montres, les bagues et autres bijoux d'Angleterre d'une valeur élevée.

Cependant, c'était l'aide militaire qui était appréciée le plus. Londres proposait toutes sortes d'agrès, d'apparaux, du fer, du soufre et du salpêtre.

Sous le règne de Muhammad Pacha, le roi envoya en 1797 (1201 de l'H) parmi d'autres présents « 4canons du calibre de 40 livres avec le matériel suivant : 4 affûts avec roues et essieux, 200 barils de poudre cerclés en cuivre, chacun contenant un demi-quintal, 400 boulets du calibre des canons... 4 étuis renfermant les aiguilles et les vrilles destinées à dégorger la lumière des canons, 4 boutefeux, 4 poudrières pour amorce avec dégorgeoir, 9 tampons, 8 mèches, 8 barils pour mèches, 2 mesures en cuivre contenant chacune 16 livres de poudre, 25 sacs contenant chacun 4 sacs de mitraille et d'une éponge pour chaque canon[41]. »

Le mathématicien français, La Condamine séjournant à Alger avait fait déjà remarquer « qu'il ne venait pas un vaisseau anglais ou hollandais qui ne fit au Dey quelque présent[42]. »

Cette participation à l'armement d'Alger remonte loin. Sanson Napollon écrivant d'Alger à d'Herbault secrétaire d'Etat français, le 12 décembre 1626, disait que « la paix que les Anglais et Flamands ont fait en cette ville, n'a été que pour préjudicier aux chrétiens ayant apporté toute sorte de munitions de guerre[43]. »

En 1751, les cadeaux remis par Keppel étaient estimés à 40.000 livres. « Une pareille générosité, dit le consul Lemaire, m'a mis la puce à l'oreille [...] J'ai appris, ensuite, que l'Angleterre a toujours été dans l'usage d'envoyer ces sortes de présents à chaque mutation de Deys, et que, ne l'ayant pas fait depuis que celui-ci est installé, et supposant que cette négligence a été la cause de l'insulte et dépravation commise à l'égard du paquebot de Lisbonne, elle a voulu la réparer afin de ne pas tenir, davantage, les Algériens en mauvaise humeur[44]. »

L'incident eut lieu en 1786. Une frégate portugaise coula dans la rade de Gibraltar un navire algérien. Le commandant de la place mit l'équipage sur un bateau marchand en partance pour Alger. Bien mieux, il chargea un officier de demander au Dey à quoi pouvait monter le dédommagement.

« La réponse était 40.000 livres, tout compris, dit Venture de Paradis. A la suite de cet accommodement, M. Langhien, consul anglais écrivit à Londres que les Algériens avaient été si raisonnables dans cette affaire et avaient fourni pendant la dernière guerre, tant de provisions à Gibraltar, qu'ils méritaient une reconnaissance de la Cour. On envoya une frégate qui apporta quatre canons de bronze, quarante-huit livres de balles, de la poudre et des boulets ramés. Ce présent était estimé à 50.000 écus au moins[45]. »

Si en 1816, l'Angleterre remporta sur Alger un petit succès, elle ne fut nullement exonérée du tribut annuel puisqu'elle dut continuer à payer au Dey, six cents livres sterling à chaque renouvellement de consul[46].

Quant à l'Espagne, dont les anciens souverains avaient fait le serment de ne jamais faire la paix avec l'Islam et qui critiquèrent ou menacèrent, dans le temps, les cours d'Europe pour avoir trouvé des arrangements avec les Deys, elle se plia bon gré, mal gré aux usages notamment lors du changement de consul.

La Régence était accoutumée par la Cour de Madrid à recevoir de gros présents, principalement des fortes sommes en numéraire[47], à chaque mutation consulaire. Elle dépensa, depuis le projet d'accord de 1772 avec Alger, « plus de cinq millions de piastres fortes tant en présents qu'en dons gratuits. »

A côté de la contribution matérielle, l'Espagne cherchait à plaire par les services rendus. Un brigantin ayant été pris par une escadre française et conduit dans un port espagnol, fut restitué aux Algériens par les Espagnols. L'ingénieur de marine envoyé par la Cour à Alger, était bien à la solde de Madrid[48].

Les Etats Unis d'Amérique ne pouvaient échapper à la règle. La lettre de J.Adams à Livingtone plaidait en faveur d'un tribut annuel à payer à la Régence. « Il conviendrait, disait-il que le congrès se mit en mesure de traiter avec ces corsaires. Leur coutume [...] consiste à se faire remettre des présents par les Ambassadeurs qu'on leur envoie. Ainsi le Grand Pensionnaire de Hollande m'a dit que la République payait à Alger une somme annuelle de 100.000 dollars. J'espère que vis à vis de nous, ils [les Algériens] se contenteront d'une somme inférieure qui n'en constituera pas moins, si petite soit-elle, une charge pour nous, étant donné l'état de nos finances[49]. » En 1797, un corsaire espagnol s'empara d'un bâtiment américain qui portait des documents et des présents en vue de faciliter les négociations avec le Dey[50]. »

2 - Les bénéficiaires

Ils se trouvaient dans la classe des décideurs et leurs familles :

Les femmes du Dey et les dignitaires avaient leur part de ces présents. Un jour, la première dame « reçut une tabatière et des éventails[51]. »

Le comité du Salut Public, créé par la convention, sur des présents évalués à 120.000 francs, l'épouse du Dey se fit remettre « un bijoux en brillants de 24.000 francs[52]. »

Les parents du Chef de la Régence, gendre, beau-père... n'étaient pas oubliés. En 1724-1725, la belle fille de ce dernier ainsi que les épouses des Beys d'Oran et de Constantine reçurent « des draps d'or pour caftan, draps écarlates des Gobelins, draps « mahou»[53]. ». Le tout fit la joie de ces dames.

Quand le Kaznadjî « premier ministre de la Régence » et le Khaznadjar marièrent leurs enfants, tous les consuls établis à Alger, s'empressèrent de faire des présents aux deux dignitaires. Le consul de France ne pouvait échapper à l'usage et à l'exemple des autres diplomates. Le Roi de France approuva la dépense de 1.000 écus pour l'achat de deux bijoux à remettre au nom de S.M[54] aux deux ministres « comme des marques de bienveillance. »

Les autres personnages influents bouloukbachi, secrétaires, portier du palais, capitaine du port, chef des canonniers, avaient, eux aussi, leur part des donatives... « des solitaires de cent Louis pièce, des montres à répétition enrichies de diamants à double boite, façon anglaise et d'une forme plate attendue que les mahométans portent leur montre dans une poche sur leur poitrine, d'autres montres d'or simple mais toujours de la même forme, » le tout accompagné de beaux tissus., des pièces de drap vert, bleu de roi, écarlate, pourpre... des étoffes d'or et d'argent[55].

Une autre fois, sur rapport du Ministre des relations extérieures Bonaparte, alors premier consul, prit un arrêté dont l'article III stipule : « Il sera mis à la disposition du citoyen Vallière une somme de 300.000 francs, soit en espèce soit en bijoux et autres effets pour fournir en présents et donatives que la négociation dont il est chargé entraînera[56].

Il n'y avait pas que les bijoux ou les tissus pour acheter les cœurs. Les plaisirs de la table avaient leur pouvoir. On offrait de temps à autre des douzaines de bouteilles d'eau à la cannelle, des pots de confiture, de sorbet. Hadj Djà'far Agha, ambassadeur du Diwân, se trouvant à Marseille lors d'un voyage en ramena[57].

Le Ramadhân était l'occasion de distribuer des fruits et des sucreries[58].

On recevait ici des châtaignes, des prunes, des pommes, des anchois, des bâtons de sucre.

Les Raïs bien servis

Si la part du lion revenait, bien entendu, aux Deys, les Raïs figuraient en bonne place sur les listes des heureux bénéficiaires. Car d'eux dépendait la guerre ou la paix avec la Régence, d'eux également dépendait la sécurité de la navigation. Aussi, consuls et Chambre de commerce, accordaient-ils une attention particulière à ces officiers.

A. Lemaire engageait, en 1753, « des dépenses pour l'achat de cadeaux au profit du sieur Hadj Moussa, commandant les trois chébecs qui partent en course, afin de l'engager à continuer les égards qu'il a envers les bâtiments français[59]. »

A l'occasion de son mariage, l'Amiral de la Régence, reçut une étoffe de Damas comme présent[60]. Une somme fut également payée par le consul à l'Amiral Sidi Smaïl, sur ordre de MM. les Echevins[61]. Quand Mustapha Raïs, en 1760, fut promus amiral, la « nation française » vota la dépense pour l'achat du présent à lui faire[62]. Les archives du consulat de France à Alger réservent au chercheur plus d'une surprise en ce qui concerne ces pratiques : tel ordre donné par Th. Croiselle à M. Gimon « de payer le prix d'un présent offert à Omar Raïs, capitaine de port de cette Régence à l'occasion de son retour de Londres[63].

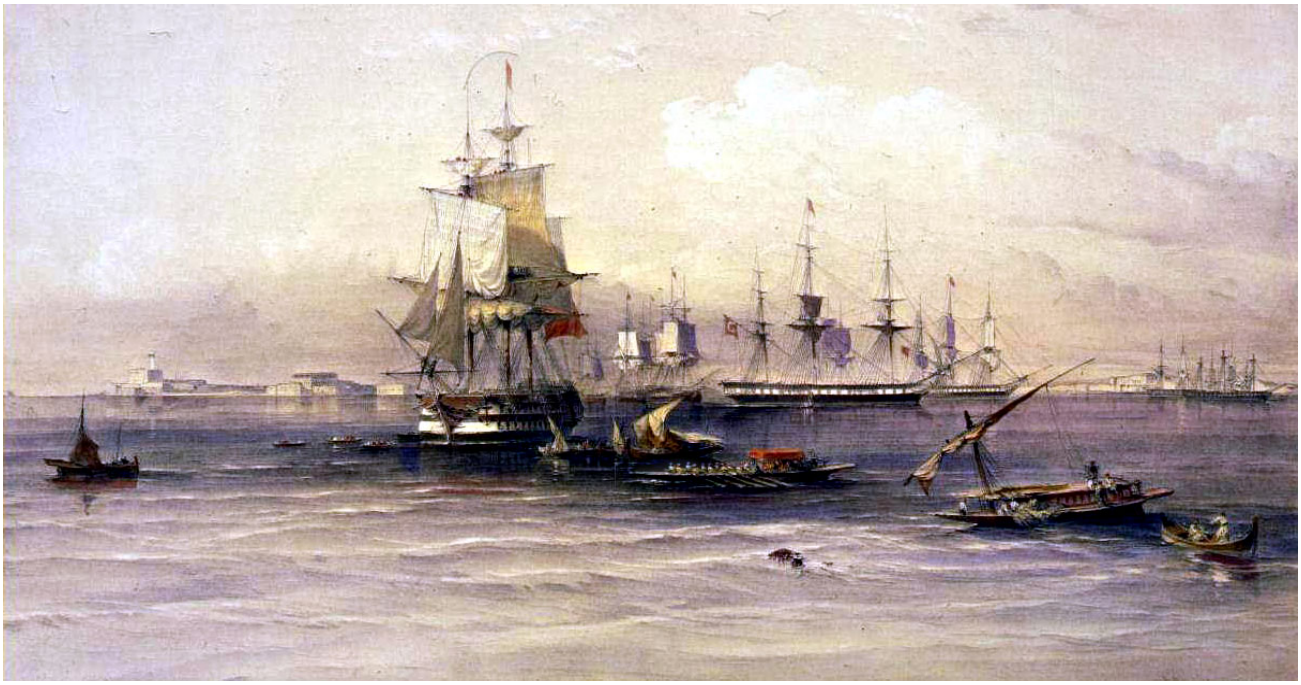
L'Espagne ne pouvant abattre une Régence qui entravait son action sur mer, promit aux officiers de ce pays des sommes « pour les engager à être favorables à la conclusion de la paix et au cas que leurs offices la déterminent. » Si le Dey, « pour sa reconnaissance particulière, indépendamment de celle du beylik était inscrit pour 60.000 piastres lourdes d'Espagne. En second rang se plaçait Wakîl al-Hardj pour 30.000. Les officiers, l'amiral, le capitaine du port, les Raïs et le garde magasin de la marine en avaient pour près de 6.000[64] (voir document).

En 1807, les Etats Unis payaient 18.923 dollars en cadeaux. La liste des bénéficiaires est impressionnante. Le Dey empochait 4.433 dollars, Wakîl al-Hardj, 1306, l'amiral, lev capitaine du port et le commissaire de la marine 1713 et se trouvaient parmi les mieux nantis[65].

Certes, de pareilles libéralités qui faisaient tomber une pluie d'or et de diamant sur Alger et inonder la classe dirigeante, pouvaient motiver les têtes les plus dures et les esprits les plus récalcitrants. Tout était bon pour réduire les tensions entre la Régence et les généreux donateurs, mais aussi tout était à entreprendre pour braquer l'ardeur de nos marins contre les ennemis de ces tributaires.

« Alger, écrit un certain Salva à Franklin, possède beaucoup de navires et en outre la politique de certaines puissances consiste à lui payer tribut pour être en paix avec le Dey. Elles se servent même de ces « harpies humaines» pour semer la terreur auprès de leur ennemie dont elle enchaîne le commerce au char de la piraterie algérienne[66]. »

Les marins d'Alger, n'étaient point des mercenaires à la solde de telle ou telle puissance. L'intérêt du pays comptait par-dessus tout. D'autres marques d'amitié et d'autres gestes de bonne volonté de la part des nations chrétiennes étaient - plus que l'argent - susceptibles de leur tracer leur conduite.



[1] Sur ces évasions, leur préparation et leur exécution, Turbet-Delof, l'A.B., pp. 120-121.

[2] A.N.Aff Etr. B1/115.
Plantet, *Correspondance*, I, p. 70, Lettre de Hadj Muhammad Dey à Louis XIV.
Almérias fut envoyé à Alger pour demander des réparations. Sa mission fut un échec à cause d'une fuite d'esclaves.

[3] A.C.C.M. Sériel 1351 (janvier 1682).

[4] La Condamine qui faisait partie de la mission reconnaît les faits, R.A., 1954, p. 367.

[5] Vallière, « *Textes*, » p. 71.

[6] A.N.Aff.ETr. B III - 303, cahier 101.

[7] A.N.Aff.Etr. B III - 305. Mais il se réserva le droit de ne point refuser dans les vaisseaux français ceux qui s'y sauveraient à la nage.

[8] A.N.Aff.Etr. B III - 305, pièce n° 20 (octobre 1748). La note ajoute « A la vue du vaisseau, plusieurs esclaves tentèrent de se sauver à la nage, mais le Dey n'a pas voulu les punir disant qu'il était naturel à l'homme de chercher sa liberté et qu'il en ferait autant. Un Espagnol, s'étant sauve à la nage, la nuit, fut accepté. Cette visite coïncida avec l'arrivée des six Algériens d'Angleterre.

[9] A.N.Aff.Etr. B III - 303, cahier 101.
A.C.C.M. Série J 1365 (1749).

[10] A.N.Aff.Etr. B III - 305, p. 62 (mai 1752).

[11] Traité algéro-danois de 1746, article 11.
Traité algéro-hambougeois de 1751, article 11.
Traité algéro-vénitien de 1763, article 11.
Le gouvernement d'Alger prit une mesure efficace pour freiner les évasions. Obligation fut faite aux navires étrangers de mouiller loin du port.
Le neveu de Duquesne, venu à Alger en 1717, dit dans son Journal : « Quoique nos vaisseaux fussent mouillés à près de deux lieues de la ville, plus de soixante esclaves tentèrent de s'y sauver [...] sept sont arrivés, les autres furent noyés. »

[12] La Roncière, *Histoire*, V, p. 390.

[13] A.N.Marine B7/49, p. 604.

[14] A.N.Aff.Etr. B2/87 (1692).

[15] Grammont, *Correspondance des Consuls*, p. 59, Lettre du 18 octobre 1698.

[16] A.N.Aff.Etr. B 1 - 115, Lettre de Colbert, Paris 11 avril 1668, Une autre du 4 mai va dans le même sens.

[17] Dancour, *Relation de voyage du sieur*, publié par J.P. Vittu, sous le titre « *Document sur la Barbarie en 1680-1681*, » C.T. 99-100, 1977.
L'auteur prétendait que la France ne payait rien aux Algériens, (p. 318). M.Colombe, contre toute évidence, écrit que « les croisières que ces deux puissances (la France et l'Angleterre) organisèrent en Méditerranée, contribuèrent cependant au déclin de la course... D'autres pays, la Suède, la Hollande, les Etats-Unis achetèrent à prix d'or, la liberté de leur navigation. » (Initiation à l'Algérie, p. 210).
Sur les présents des nations chrétiennes, Venture de Paradis, *Alger*, R. A., 1897, pp. 89-94.

[18] A.N.Marine B7/49.

[19] A.C.C.M. Série B 6 f° 132 v° 30 septembre 1700.
Le nouveau Dey en question est Mustapha (1700-1705) surnommé « Barbe Fourchette. »
D'autre part, les présents offerts au Dey étaient versés au Trésor Public (A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 9).

[20] Plantet, *Correspondance*, I, p. 386, Lettre de Chabâne dey à Louis XIV, note 1.

[21] A.N.Marine B7/89 f°5 (25 mars 1711) et f° 58 v° (4 avril 1711) ; passeport pour faire acheminer de Paris à Marseille les dits présents. L'aune est une ancienne mesure de longueur. A Paris, elle valait environ 1,188m.

[22] Il s'agit de Kor 'Abdî Dayi, investi en 1723.
Sur les présents offerts au Dey par la chambre de Commerce de 1724 à 1725, l'article de J.Reynaud, Rev, de la Chambre de Commerce, n° 568, octobre 1947, pp. 30- 32. Sur les présents que le consul de France doit faire à son arrivée à Alger, A.N.Aff.Etr, B III - 305, pièce n° 34 du 24 janvier 1749.

[23] Vallière, in « *Textes*, » p. 138.

[24] A.N.Aff.Etr. B III - 22.
Signalons que le Dey envoya au Roi « Trois superbes chevaux. »

[25] N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, Afrique, p. 200, Lettre du 20 septembre 1749.

[26] Devoulx en évalue le prix à 26.000 livres. Quant à la lettre, il dit que l'original fait partie de la collection de manuscrits de la Bibliothèque Publique d'Alger (Archives du Consulat ...p. 128).

[27] Vallière in « *Textes*, » p. 75.

[28] *Voyage*, I, p. 413.

[29] A N. B 7/1, Lettre de Madrid, 15 juillet 1709.

[30] A.N.Marine b7/4 f° 258, Malte 27 janvier 1710.
- A.N.Marine B7/5 f° 155, Lettre de Malaga, 22 avril 1710.
- A.N.Marine B7/4 f° 11 v°, Lettre du consul de France à Malaga, 10 décembre 1710.
- A.N.Marine B7/8 F 66, Lettre du 15 janvier 1711.
- A.N.Marine B7/8 F 294, Lettre de Livourne, 12 mars 1711.

[31] A.N.Aff.Etr. Marine B 7/ 49, p. 535, mai 1724.

[32] Vallière (A.), in « *Textes*, » p; 96 etp. 122.

[33] A.C.C.M. Série J 1365, Journal.

[34] Copie en français, A.N.Aff.Etr. B III 322, 10 août 1746 (22 Radjab 1159).
22 articles, signé sous Ibrahim Pacha, les négociateurs danois étaient : le comte Urbrich Adolphe, Chambellan et ses conseillers. Du côté algérien, il y avait le Diwan et les dignitaires de la Régence.
Les présents à offrir étaient : 500 qx de poudre à canon, 8000 boulets de canons de différentes grandeurs, 25 petits câbles, 10 ditto à 12 pouces et 50 perches pour rames de galères.
Le roi de Danemark ayant offert des mortiers non satisfaisants, le Dey les renvoya en faisant remarquer que ces armes étaient en fonte ajoutant « qu'on n'acceptait que des mortiers de bronze". Il donna « six semaines pour réparer cette erreur. »

[35] A.N.Aff.Etr. B III - 303 c. 101.

[36] A.N.Aff.Etr. B III - 305, p. 37, Lettre du consul Lemaire.

[37] Vallière, in « *Textes*, » p. 96

[38] Devoulx, *Tachrifat*, p. 42.

[39] A.N.Aff.Etr. Marine B 7/89 f° 14.

[40] A.C.C.M. J 1365, Journal 1749.

[41] Devoulx, *Tachrifât*, p.42

[42] *Voyage*. B A., 1954, p. 372

[43] Mariner B 7/49.

[44] A.C.C.M. Série J 1365, Lemaire, Journal, juin 1751.

[45] Venture de Paradis, *Alger au XVIIIème siècle*, R.A., 1897, p. 84.

[46] Dupuy, *Américains et Barbaresques*, p. 5.

[47] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 9.

[48] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 10 (*Mémoire de Hulin*, t. 5, Afrique).

[49] Dupuy, op. cit, p. 20, Lettre du 12 juillet 1783. Le traité de paix entre les deux pays fut signé le 5 septembre 1795. Voir Klein, *Feuillets*. pp 143-146, les présents offerts par les Etats Unis.

[50] Archives espagnoles, Ministère de la Marine, section course, dossier 1291 (20 juin 1797).

[51] A.C.C.M. Série J 1363, Correspondance du consul Thomas.

[52] A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, Alger (1790-1827), t. 14, Lettre de Versailles, 13 nivos an II.

[53] Drap d'une finesse exceptionnelle, fabriqué avec la laine d'Espagne.

[54] A.N.Aff.Etr. Bl/31, pp. 319 v°, Lettre du 30 juillet.

[55] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, Alger (1790-1827), t. 14.

[56] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, 5, Afrique, p. 200 et 229.

[57] A.C.C.M. Série B 6 f° 48 (30 août 1696).

[58] A.C.C.M. Lettre de Tourville à MM. les Echevins de Marseille, 4 janvier 1741.

[59] A.G.G.A Série A (1 A 61) Alger 16 avril 1753.

[60] A.G.G. A. Série A (1 A 67) Alger 12 janvier 1758.

[61] A.G.G.A. Série A (1 A 67) Alger 12 janvier 1758.

[62] A.G.G. A. Série A (1 A 69) Alger 22 avril 1760.

[63] A.G.G.A. Série A (1 A 71) Alger 20 mai 1762.

[64] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, Alger, p. 10.
Egalement, B III, *Levant et Barbarie* (1616-1873). Voir document n°.

[65] *Archives du Consulat d'Amérique à Alger*, document publié par Klein, Feuillets d'el Djazair, pp. 143-146.

[66] Dupuy, op. cit., p. 48, *Lettre d'Alger*, 1er avril 1783.

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Ving-Deux

LA PAIX PAR LES SERVICES

Dans le chapitre précédent, il a été question de tributs fixant la quantité et la qualité de matériel naval, de fournitures militaires et de dons « civils» que les nations maritimes s'engageaient à faire parvenir à la Régence, en contrepartie de la paix et de l'amitié auxquelles souscrivait Alger. Une autre procédure allait mettre à l'épreuve les dispositions de ces nations : les services rendus et les manifestations d'amitié.

1 - Relâche dans le port de Marseille

Diverses circonstances amenaient nos Raïs à faire escale ou à séjourner à Marseille. La Chambre de Commerce saisissait l'occasion pour leur témoigner amitié et dévouement.

En 1676, 'Ali Raïs, après un combat avec un corsaire majorquin, vint « à l'entrée du port demander du secours. » La Chambre jugea que, dans l'intérêt de la paix, le Raïs recevrait ce dont il avait besoin « sous le nom d'un particulier de la ville » pour le bien et avantage du commerce[1]. Une occasion fut offerte au Maréchal de Tourville, en 1684, de demander à la Chambre de faciliter l'embarquement de Hadj Muhammad Dalalay qui regagnait Alger. Sa recommandation est éloquente : « ... en priant Messieurs de la Chambre d'accorder votre protection à Hadj Muhammad de s'en retourner et de lui faciliter son embarquement sur le meilleur vaisseau qui partira de votre port pour la Barbarie. Il est un homme de crédit et peut dans de centaines d'occasions, vous être utile à quelque chose[2].)»

Chérif Raïs, commandant un brigantin d'Alger, armé en course, vint en 1697, aborder « hors la chaîne du port. » La Chambre approuva la dépense d'approvisionnement accordé au capitaine, «

pour le bien et utilité du commerce[3]. » A la suite d'un mauvais temps, le commandant d'une barque d'Alger, dut aborder à Marseille ; on lui remit comme présent une « grosse gume » (cordage)[4]. Le Raïs 'Abd Allah se trouvait à Marseille en 1770. Voulant regagner la Calle puis Alger, on l'embarqua sur le « Saint Vincent de Paul » avec provisions nécessaires pour sa subsistance pendant le voyage[5]. On remit au Raïs Mehémet des fournitures en voilure pour deux barques algériennes[6].

Le Raïs Mustapha ayant relâché à Marseille, la Chambre lui fit fournir une vergue de grand hunier. Le consul à Alger fut satisfait du geste et écrivit à la Chambre : « Il convient Messieurs, que dans le cas de relâche des corsaires sur nos côtes, vous continuez d'avoir pour eux, la même attention et que vous donniez les meilleurs ordres pour qu'ils n'aient pas à se plaindre de qui que ce soit. Vous ne saurez croire l'effet que produit sur le pays le rapport des Raïs, soit qu'ils aient à se louer ou à se plaindre. C'est même de là que vient, en partie, la grande réputation que les Anglais se sont faits ici, en accueillant à Gibraltar et à Mahon, les corsaires d'Alger comme si c'étaient de véritables anglais[7]. »

Le maire et les officiers municipaux de la Ciotat signalaient en juillet 1791, l'arrivée d'une demi-galère algérienne, armement du Dey, commandée par Raïs Méhemet, armée de quatre pièces de canon, vingt-huit avirons, avec quatre-vingt-dix hommes d'équipage, partie d'Alger, le 22 juin. Le Raïs avait déclaré n'avoir fait aucune prise. Ayant demandé de l'eau et quelques petits rafraîchissements, il fut bien servi mais « avec les précautions d'usage, » dit le rapport[8].

2 - Une mission réussie

Jamais, présence d'un Raïs algérien n'avait eu tant d'échos à Marseille, comme celle de Raïs Bakîr, en 1711.

Tout d'abord qui est cet officier ? Les documents d'archives en parlent brièvement commandant d'un vaisseau d'Alger... « Un fort honnête homme, bien porté pour notre nation et en faveur dans le gouvernement présent » au dire du consul Clairambault[9].

Il fut envoyé par le Dey 'Ali Chaouch qui se trouvait dans la nécessité pressante d'avoir des mâts. Un vaisseau l'emmena à Marseille avec une lettre pour le Roi priant celui-ci de lui accorder le matériel naval en payant, avec une cargaison dont il avait ordre d'employer le produit à l'achat des mâts.

Sitôt parti, le consul appuie, par une lettre à Pontchartrain et à Amoul, les démarches du Dey. « Je crois, dit-il, qu'il est d'une extrême conséquence de ne pas refuser le Dey en cette occasion, ce serait lui faire voir qu'il ne peut espérer aucun secours de la France ; donnerait moyen aux Anglais de lui représenter à tout moment qu'il ne peut espérer que d'eux, ce qu'il aura besoin et avancerait leurs affaires à notre préjudice, outre que dorénavant, nos vaisseaux ne pourraient trouver à se raccommoder dans une nécessité pressante, comme il arriva à M. de L'Aiguë qui s'accommoda du plus beau mât qui fut à Alger pour faire une vergue, sans quoi, il était obligé d'aller à Toulon ... Le Dey ici, ayant toujours bien agi, mérite d'être traité favorablement[10]. »

Sur place, Raïs Bakîr se mit à la recherche d'une mâture entière d'un vaisseau de soixante canons. Deux tendances s'étaient vite manifestées. Celle de Pontchartrain qui fut négative dans un premier temps. Le Ministre reprochait aux dirigeants de la Régence de n'avoir « pas voulu entrer dans aucun accommodement lorsqu'il s'est agi de faciliter de leur part, la traite des blés à nos bâtiments pendant la disette de 1709[11]. »

L'autre tendance était pour la vente du matériel demandé « en contrepartie des secours que les bâtiments de Provence ont pu recevoir depuis plusieurs années dans les relâches en Barbarie. » Finalement, Pontchartrain se rallia à la thèse de la Chambre de Commerce, précisant dans sa lettre :

« J'ai rendu compte au Roi des motifs qui vous engagent à représenter que l'on doit faciliter au Raïs algérien, arrivé depuis peu à Marseille, les moyens d'exécuter la commission dont il est chargé par le Dey. L'intention du Roi est que l'on s'en tienne aux conditions de la grâce que le dernier demande et que le consul explique formellement (...) les secours qu'il donne aux bâtiments de la nation qui viennent dans ses ports (...). Le sieur Clairambault ajoute que c'est en payant (...). Ainsi, vous devez convenir que le Roi a prévenu votre demande en permettant que le Turc achète ceux qui lui conviendront chez les marchands. C'est à vous de concerter avec le sieur Magy, son commissionnaire, les moyens de le renvoyer satisfait, le plus promptement

qu'il se pourra et à faire entendre à ce Turc, quand l'occasion s'en présentera, que Sa Majesté ne s'est déterminée à lui accorder cette permission que sur les relations du consul de la nation qui se loue des procédés du Dey et des autres puissances d'Alger à son égard[12]. »

Les tractations semblent avoir duré : on avertit le sieur Magy qu'il n'est « pas question de céder, gratuitement, des mâts provenant de l'arsenal de Toulon, » mais que le sieur Magy « devra concourir du mieux possible à la réussite de la mission du Raïs. » Aux députés du Commerce, on accorda « l'autorisation d'acheter des fournitures pour navires. » Aux intéressés de la Compagnie d'Afrique, on dit qu'il convient de « concourir à la réussite de la mission du Raïs algérien venu acheter du matériel naval. » Aux députés de la Chambre du Commerce, il fut recommandé de procurer des rames et des mâts que le Raïs désirait acheter ; il leur fut rappelé les facilités accordées par Pontchartrain au Raïs algérien, en mission à Marseille[13].

Les résultats ? Ils furent largement satisfaisants. Une deuxième lettre de Pontchartrain, datée du 25 mars, annonçait de bonnes nouvelles: « Je vous envoie par ordre du Roi pour vous recommander de mettre, le plus promptement qu'il se pourra, le capitaine algérien qui est présentement à Marseille en état de s'en retourner en son pays avec la petite emplette dont il doit être content s'il est vrai ... que vous lui avez fait avoir, au prix de l'adjudication du Roi, un lot de dix-neuf bons mâts. »

« J'adresse, la semaine prochaine, à MM. les ordonnateurs la réponse de Sa Majesté à la lettre du Dey avec les présents pour lui et pour les Raïs. Ils ont ordre de faire détacher de la chaîne, vingt des plus vieux esclaves turcs des Etats du Grand Seigneur (...). Le consul est chargé de faire valoir toutes ces distinctions accordées par Sa Majesté en vue de protéger le commerce et de s'en servir s'il le juge à propos pour une occasion dans laquelle il aurait besoin des suffrages du Diwân[14]. »

Trois jours après, le Ministre revint à la charge au sujet des mâts, l'arsenal de Toulon n'en disposait pas : « Vous êtes instruits, dit-il à ses correspondants, que l'arsenal de Toulon n'est pas pourvu de ces munitions à proportion du nombre de corsaires que l'on est obligé d'entretenir. Cependant, si, pour le renvoyer content, il faut absolument en tirer une demi-douzaine de mâts de certaines proportions nécessaires à son assortissement, MM. Le Vasseur et Chavonnier de l'en aider à condition que M. Magy en paiera la valeur au fournisseur[15]. »

La mission fut bien accomplie. Le Raïs pu acheter les 19 mâts et reçut les présents de Louis XIV offerts au Dey, ainsi que les esclaves algériens qui furent détachés de leurs chaînes. On prépara le vaisseau « Le Fleuron » dans le cas où la flutte « Le Portefaix » ne fut pas de retour pour le transport des munitions[16].

Dans ses instructions à la Compagnie d'Afrique, Pontchartrain recommandait : « Le Raïs doit partir de France comblé des égards que l'on a eus pour lui et pour les demandes des puissances qui l'avaient envoyé et je suis bien aise, de vous dire, que les intérêts de la compagnie ont eu la plus grande part dans le traitement favorable que je lui ai procuré[17]

Ainsi, tout fut possible dans l'intérêt du commerce et de la paix !

3 - Le secours aux naufragés

Il arrivait aux navires algériens de s'échouer sur les côtes de Provence. Conformément aux clauses des traités conclus ou simplement dans le cadre de la réciprocité, les autorités françaises s'empressaient de secourir les matelots algériens.

En 1674, un bâtiment algérien vint s'échouer sur une côte de Provence. Colbert écrit alors à Rouillé intendant de Provence :

« Monsieur (...) ne sachant pas si vous pouvez vous en aller avec diligence à Marseille, j'envoie ordre au sieur Amoul qui est à Toulon de s'y en aller promptement, pour obliger les Echevins de Marseille d'envoyer, en diligence à Callioure, pour y prendre des Turcs d'Alger qui ont échoué à Port Vendres ... Il y a de ça quelque temps, pour les envoyer à Alger, en leur rendant tout ce qu'ils peuvent avoir perdu afin de connier (?) Par ce bon traitement le gouvernement de cette ville à entretenir les traités qui ont fait (sic) avec lui. Et comme cette affaire est de grande conséquence pour le commerce de Marseille, si vous pourriez y aller pour y donner promptement les ordres, je crois qu'il serait bien à propos et avantageux, pour cette ville[18]. »

En juin 1686, le navire « Le Croissant d'Or » eut un accident près des côtes de Bretagne. L'intendant Morani demanda avis à la Chambre de Commerce : retenir le bâtiment ou le relâcher ?

Celle-ci estima que « dans l'intérêt des bonnes relations avec la Régence d'Alger, le vaisseau en question pourrait être laissé libre de continuer sa route. Les Algériens auraient encore plus de sujets d'entretenir une bonne correspondance avec les sujets de Sa Majesté[19]. »

Malgré cela, le Dey eut, plus d'une fois, à sa plaindre du comportement des armateurs et des capitaines français, vis à vis des Raïs, soit en mer soit dans les ports de France. Les doléances semblent avoir été justifiées puisque le Ministre de la Marine fit connaître au consul Lemaire une importante décision : « Je fais de nouveau savoir, écrit- il, aux officiers des vaisseaux du Roi et aux armateurs que s'ils font les moindres troubles aux Algériens dans la course ou même s'ils ne les secourent pas lorsqu'ils se trouveront dans un besoin pressant de vivres ou dans quelque péril de naufrage, ils en seront très sérieusement punis[20].

En effet, le mauvais temps poussait très souvent les bateaux algériens à se réfugier dans certains ports provençaux, quand il n'y avait pas de guerre entre la France et la Régence Les navires français en faisaient autant dans les ports et les côtes de la Régence.

Le Ministre Choiseul avait bien tenté de mettre fin ou du moins, de limiter l'assistance accordée aux Algériens, à Marseille, mais il dut s'y résigner : « Les ménagements qu'on a pour ces sortes de corsaires sont nécessaires et on a bien fait pour les contenter de leur donner gratuitement, des rafraîchissements (...). La Chambre a laissé s'établir des usages dont les Barbaresques abusent, comme on devait s'y attendre, je ne puis vous marquer sur cela que le regret de trop grandes facilités qu'on y a eues. On ne peut guère y remédier, aujourd'hui, qu'avec le temps en diminuant, successivement, ces donatives (...). C'est à quoi vous devez apporter attention avec prudence et il me paraît qu'on ne peut prendre d'autre moyen sans compromettre la navigation, si on refusait, trop ouvertement aux Barbaresques des secours qu'il sont accoutumés de recevoir[21]. »

Aussi, lorsqu'un navire d'Alger fit naufrage sur la côte de Roussillon, près de Saint Laurent, en 1765, les deux-cents hommes d'équipage, après avoir été gardés à vue par un fort détachement, furent rapatriés « de manière, dit une note de la Chambre, que cette soldatesque insolente ne nous compromette pas avec le Dey au lieu de lui apporter, fidèlement, ce qu'elle doit aux secours de tout genre qu'elle a trouvé en France[22]. » . Il en fut de même en 1777, lorsqu'un bâtiment fut si endommagé qu'il n'était plus possible de le remettre en mer. L'équipage, en bonne santé, fut renvoyé à Alger. Quelques années plus tard, un combat opposa marins algériens et napolitains dans la rade de Marseille. Les blessés algériens furent soignés par M. Grugnon, chirurgien de Toulon et les frais d'hôpital furent réglés par la Chambre de Commerce de Marseille[23]. »

Dans l'intérêt de la paix avec la Régence et du négoce, la Chambre de Commerce consentait des efforts financiers pour recueillir, héberger et embarquer des marins que le sort jetait sur les rivages de la Rochelle ou de Minorque[24].

Un naufrage survint sur l'île de Pomègue. Le Raïs 'Abd al Rahmân ben Chalabî et quelques membres de son équipage demandèrent à rester sur les lieux pour surveiller, par eux-mêmes, l'opération de sauvetage du bâtiment. Rouille demanda à la Chambre « de continuer à faire les mêmes secours au Raïs « ajoutant : Votre conduite est conforme aux intentions du Roi. Mais comme il importe de faire connaître au Dey d'Alger de quelle manière, les sujets de la Régence ont été traités en France, vous aurez soin de m'envoyer un état de toute la dépense que vous aurez faite pour eux[25]. » Rouille recommandait, également, de prendre les mesures nécessaires pour que les Algériens puissent retourner promptement à Alger et « avoir lieu d'y répandre les bons traitements et les secours qu'ils ont reçus en France[26]. »

Une agression fut perpétrée dans le port de Marseille, en 1781, par des Napolitains et dont furent victimes un matelot danois et trois algériens qui furent grièvement blessés. On les conduisit à l'hôpital de la ville. Ayant appris la nouvelle, le Ministre de Castries donna des ordres à MM. du Commerce : « Je vous charge, dit-il, de veiller à ce qu'ils reçoivent les secours nécessaires pour leur guérison et de voir, lorsqu'ils seront rétablis, quels arrangements il conviendra de prendre pour satisfaire les sujets de la Régence[27]. »

La réciprocité était de règle. Les bâtiments français s'exposaient de temps à autn au danger. L'assistance des Algériens était appréciée. Nous l'avons rappelé dans it précédent chapitre du tome I à propos de la magnanimité des Raïs[28].

Une barque française, chargée de diverses marchandises et se rendant à Salé, s'échoua sur les côtes algériennes. C'était sous le règne de Dey Cha'bâne. L'intervention pour la sauver est décrite par le Dey lui-même dans une lettre à Louis XIV.

« Nous n'en fûmes pas plus tôt informé, lui dit-il, que nous ordonnâmes des gens experts avec des janissaires de notre milice et des chaloupes qui firent pêcher et retirer du fond de la mer, pendant 4 ou 5 jours et par le moyen des plongeurs, tous les effets qui étaient abîmés, sans permettre qu'aucune de leurs marchandises ait été perdue ni pillée.

Et non seulement nous leur avons remis le tout entre les mains, entièrement et parfaitement, mais encore en votre considération, nous leur avons fait présent d'une grande barque neuve appartenant à notre République, laquelle nous avons équipée bien avantageusement que celle qu'ils avaient auparavant et ensuite, nous leur donnâmes des munitions et des vivres. Et de peur qu'ils ne fussent insultés par les Anglais qui courraient toute la mer, nous leur donnâmes 12 matelots Turcs et un pavillon d'Alger avec des passeports authentiques en langue turque avec des lettres adressées aux Anglais, le tout afin qu'ils puissent arriver à bon port à Toulon[29]. »

4 - Des susceptibilités à ménager

On tenait beaucoup compte, en Europe et en France, en particulier, des réactions du Dey et des échos d'événements survenus dans les ports de la chrétienté ou en mer et concernant des intérêts algériens.

Aussi, on s'arrangeait pour prévenir « les accidents, » ou pour les minimiser, quand on ne pouvait pas faire autrement. Le 14 avril 1703, le consul Durand mettait en garde la Chambre de Commerce : « Messieurs, leur dit-il, les quatre grosses galiotes du Dey, une moyenne et deux escampavies, viennent d'être mises en mer, elles croiseront, apparemment, cet été. Obligez-moi, Messieurs, pour le bien commun, de donner attention à ce que sous prétexte de les prendre pour Salétins, ils ne soient point insultés des bâtiments de France. »

Et quand les Hollandais, en guerre avec Alger, voulaient imposer aux vaisseaux français naviguant entre la Hollande et les ports français de la Méditerranée, la protection de leur escorte, le Roi Louis XV refusa « ne voulant pas donner pour un prétexte aux Algériens de prendre des vaisseaux français comme ennemis[30]. » Quelques années plus tard, fut signé le pacte de famille de Fontainebleau (1743). On engagea les Espagnols, à ne point donner au gouvernement du Dey de légitimes sujets de se plaindre, de crainte que l'union des deux couronnes ne fît jaillir leur ressentiment sur les Français[31]. »

Dans les contestations de prises entre commerçants algériens et corsaires français, on jugeait avec grande équité. Citons l'exemple du navire anglais nolisé en 1705 par des Algériens. Le capitaine P. Marin, de la Ciotat, s'en était emparé. Le navire était chargé de marchandises d'une valeur considérable.

Le consul Durand fit parvenir à Marseille, l'état desdites marchandises en priant la Chambre d'en obtenir la restitution, car l'émotion était très vive à Alger « et qu'on ne sait jusqu'où peut aller cette affaire et qu'il est important de se hâter[32]. »

Alors, que le corsaire réclamait la plus grande partie du chargement, on l'obligea « pour raison d'Etat et de commerce de restituer aux Algériens ces marchandises comme à eux appartenant. » Le Ministre Pontchartrain, s'adressant aux Echevins de Marseille, leur apprenait qu'il a mandé à M.Durand « d'engager quelques-uns des Algériens qui sont les plus intéressés dans le chargement du bâtiment anglais pris par le capitaine Marin, à venir à Toulon, pour percevoir, eux-mêmes, leurs effets et ceux de leurs compatriotes et disposer, ensuite, leur retour à Alger, ainsi qu'il le conviendra afin qu'on ne puisse rien imputer à la nation de ces incidents qui pourront leur arriver[33]. »

Un incident, presqu'identique, survint en 1791.

Un juif, sujet algérien, le sieur Falsiel, ayant affrété un bateau français pour se rendre à Livourne, se fit dépouiller par la force, de ses biens. L'auteur du rapt n'était autre que le capitaine Percie, commandant du navire « La Fortune » affrété par la victime.

Plainte et réclamations furent adressées au Ministre de la Marine, à Paris. Celui- ci suivit de près l'affaire. Il le dit dans une lettre à MM. du Commerce :

« J'ai reçu le mémoire du Juif Algérien, Jacob Falsiel. Si ces réclamations sont justes, je crois qu'on doit y avoir égard et je vous sais gré d'avoir cherché à la vérifier, en priant le consul de France à Livourne d'interroger le capitaine Percie... Je vais, de mon côté, expédier, dans les échelles du Levant où il est possible que ce navigateur se rende, en sortant de Livourne, les ordres nécessaires pour s'assurer des faits et l'obliger à réparer les torts qu'il a causés à l'Algérien... Vous pouvez prévenir Falsiel de ces mesures et lui déclarer que cette affaire ne sera point perdue de vue... Cependant, s'il insiste, et ne sent point attendre l'événement de cette perquisition, je pense, comme M. Vallière, qu'il faut transiger avec lui, à Marseille, et je vous y autorise afin d'éviter que la Régence ne donne, à cette affaire, des suites qui nous soient plus fâcheuses à Alger[34]. »

[1] (1) A.C.C.M. Série B4, p.343 (9 janvier 1676).

[2] A.C.C.M. Série G/34, Lettre du 8 octobre 1684.

[3] A.C.C.M. Série B5 f° 718 (17 mai 1697).

[4] A.C.C.M. Série B f° 500 (7 février 1692).

[5] A.C.C.M. Série G/34 (mars 1700).

[6] A.C.C.M. série G/34 (1763).

[7] A.C.C.M. Série J 1369, Lettre de Vallière, 24 mai 1764.

[8] A.C.C.M. Série G/34, La Ciotat, 22 juillet 1791.

[9] A.C.C.M. Série B f° 453 v° 297 (1711)

[10] A.C.C.M. Série B80, Lettre d'Alger du 6 janvier 1711.
Faisons remarquer que Raïs Bakîr emmenait avec lui deux chevaux pour le Roi.

[11] A.C.C.M. Série B/80, Lettre du 4 mars 1711. Une disette frappa le midi de la France de 1701 à 1710 : La compagnie Hély expédia à Marseille et au Havre jusqu'à 200.000 hectolitres de blé par an. Le prix était de 5f.50 l'hect. Mais le consul d'Angleterre traitait des blés bien avantageusement que l'argent français. Il en acheta le monopole en livrant 1.400 barils de poudre.

[12] A.C.C.M. Série B/80.

[13] A.N. Marine B7: 89, Levant et Barbarie (1711-1712) f° 48, 45, 49, 52, 89.

[14] A.C.C.M. Série B/80, Lettre adressée aux Echevins et Députés du Commerce. La lettre parle, également, de la fameuse affaire de la prise « La Femme Volante. » La part des Algériens, les trois cinquièmes du produit sera remise au consul pour être partagée entre les ayant-droits.

[15] A.C.C.M. Série B/80, Lettre du 28 mars.

[16] A.N. Marine B7/89 f° 57 (1er avril 1711) et f° 54.

[17] A N. Marine B7/89, Lettre à la Compagnie, Versailles, 8 avril C 62 A propos de relâche en France, il arrivait aux Algériens de se présenter devant Toulon. « On y avait coutume de leur faire déposer le gouvernail à la quarantaine, de peur, dit O.Tessier, qu'ils ne sortissent inopinément pour aller s'emparer des bâtiments italiens qu'ils voyaient sortir du port » (Une visite, p.120). L'explication est à chercher plutôt du côté des captifs musulmans affectés aux galères. Ne craignait-on pas de voir ces derniers se réfugier dans les navires algériens ?

[18] A.C.C.M. Série J 1875, Lettre du 10 avril 1674.

[19] A.C.C.M. Série J B5 f 224, Lettre du 17 juin 1686.
L'intendant Morant voulut retenir les Algériens « jusqu'à ce qu'ils aient réparé les contraventions au dernier traité de paix" allusion à la prise du bâtiment français, la "Marie Françoise" par Raïs Bostandji, commandant le vaisseau "L'Oranger". »

[20] (20) A.C.C.M. Série G/34 (1763)

[21] A.C.C.M. Série G/34, Lettre du 19 avril 1762.

[22] A.C.C.M. Série G/34, (1765).

[23] A.C.C.M. Série B/88 (octobre 1790).

[24] (24) A.C.C.M. Série B/4 p.645 (4 septembre 1679). Une allocation de quatre sous par homme et par jour leur fut accordée ainsi que douze réaux à chacun pour leur passage à Alger. Egalement série G.34(1700).

[25] A.C.C.M. Série G/34, Lettre du 22 février 1751.

[26] Quant au chébec brisé, on en retira les agrès qui furent vendus aux enchères publiques à Marseille pour 2930 piastres, le courtier ayant pris 29,6 il restait au Raïs 2 901,40.

[27] A.C.C.M. Série G/34 (1781).

[28] Voir chapitre V, pp. 110-113.

[29] Lettre du 25 juin 1695 (Plantet, *Correspondance*, I. pp. 468-469).

[30] A.N. Aff. Etr. B III - 305 (1718).

[31] Ibid.

[32] Grammont, *Correspondance des consuls*. p. 103.

[33] A.C.C.M. Série B/78, Lettre du 29 juin 1705.

[34] A.C.C.M. Série B/88. Lettre du 10 avril 1791

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

al futuhat

Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Vingt-Trois

L'EFFONDREMENT

La marine d'Alger ne pouvait échapper aux conséquences de profondes crises politiques et économiques qui secouèrent le pays à partir du XVIIIème siècle ainsi qu'aux changements qui survinrent dans les Etats européens et en Méditerranée.

Un concours de circonstances défavorables allait, à la veille du XIXème siècle, desservir directement ou non, cette organisation qui montrait peu à peu, des signes d'essoufflement. La décadence, puis la chute ont des causes aussi nombreuses que diverses que nous allons tenter d'analyser.

A - LES CAUSES INTERNES

1 - Dégradation de la situation politique

Les processus de la décadence, entamée peu à peu, apparaissaient au grand jour. Depuis quelques décennies, la Régence était minée par les germes de destruction.

Colonie d'exploitation et république militaire, le pays ne supportait plus d'être gouverné par une minorité turque, vivant en vase clos et se réservant l'exercice et le bénéfice du pouvoir. Avec le temps, elle avait perdu l'esprit offensif des premiers jours ainsi que l'esprit de corps qui firent, jadis, sa légendaire puissance.

La milice se distinguait par sa désobéissance, ses appétits déchaînés, son goût pour les troubles et l'usurpation de l'autorité par la violence.

Cette soldatesque corrompue voyait, cependant, ses effectifs diminuer de façon continue. Les recrues dans les provinces ottomanes se firent de plus en plus rares. Si, en 1628, Dan parlait de 22.000 janissaires, les dernières années n'offraient que 4.000 dont plus de 3.000 invalides « Taïfa et Odjaq compris. »

Le pouvoir central, déjà affaibli par les drames de palais sanglant, ne contrôlait pas tout à fait la situation. Après le Dey 'Uthmân et les Beys Muhammad al-Kabîr et Sâlah de Constantine, on ne trouve plus aucune figure parmi les dirigeants, capable de faire respecter l'état et ses instructions.

Le Dey de la dernière période n'était plus, comme avant, « souverain indépendant allié au Sultan, maître absolu, commandant les forces et les rouages de la Régence. » Il devint : « l'esclave de ses esclaves... vivant dans une continuelle méfiance, occupé à déjouer les trames qui menaçaient ses jours. »

Ces « pachas » disparaissaient par le feu ou par le poison. Leur autorité, même limitée, était mal acceptée. La dégradation du système fut telle que de 1798 à 1830, six Deys furent assassinés sur huit. Leurs femmes furent dépouillées de leurs biens, et leurs enfants réduits à la simple paie des soldats et exclus de tous les avantages et charges de l'Etat.

Le pouvoir s'usait et la détérioration s'accentuait. Les Beys, devenus semi-indépendants, s'enrichissaient démesurément, alors que le gouvernement s'appauvrissait. Les foudres de ce dernier n'allaient pas épargner ces roitelets. De 1790 à 1825, huit d'entre eux furent destitués et seize exécutés. Constantine connut de 1803 à 1825 seize Beys[1].

Ces chefs de provinces étaient surveillés ou concurrencés par l'Agha des Mehalla (Mehalli aghassi) qui intervenait dans leurs affaires. La méfiance réciproque, la cupidité et les règlements de compte épuisaient le pays et le précipitaient dans une anarchie dangereuse et des jours sombres. Les Beys humains ou équitables étaient accusés de trahison et payaient de leur vie ou de leurs biens. Les autres, tyrans et sans scrupule, comme Tchakerli à l'Est et Hassan à l'Ouest étaient les artisans de nombreux malheurs. Certains se soulevaient contre le pouvoir central et harcelaient les forces du Dey, permettant ainsi aux ennemis extérieurs de préparer avec succès, les coups qui devaient achever la Régence.

La violence devenue méthode de gouvernement, fit oublier les problèmes de défense et de gestion. Les révoltes intérieures dues à la misère, l'oppression et les charges fiscales avaient fait perdre au régime de précieux auxiliaires, et le rendant vulnérable. Les Juifs, véritables maîtres, dictaient aux responsables la politique qui les avantageait. Ils favorisaient souvent les Anglais quand les Français donnaient chichement. L'or des premiers « faisait des ravages dans les consciences » venait de remarquer un observateur ! Le commerce, source principale de richesses, échappait aux autochtones. Le pays était la proie des disettes, des horreurs et du vide menaçant.

2 - Une marine condamnée

Le temps où la marine d'Alger « était la plus puissante du globe par le nombre, la force de ses vaisseaux, l'audace et l'habileté de ses marins[2] » était révolu.

Les problèmes qu'elle affrontait étaient généralement insolubles. Les Juifs s'introduisaient partout où il y avait beaucoup d'argent à gagner. Aussi le Dey Mustapha leur accorda, en 1799, le privilège de la « Karasta. » Les Moqrânî venaient d'y renoncer. Bouchnac et Bacri recevaient en espèces le montant des livraisons de bois débité pour la marine d'après des tarifs établis en...

1702, augmentés d'une commission d'environ 20% pour les peines, travaux, soins, frais et transport. Ensuite, nos deux Juifs établirent une série de prix nouveaux en rabais considérable sur ceux perçus par les habitants de la région depuis longtemps lors des livraisons. Mécontentes, les tribus employées à la coupe, refusèrent de laisser embarquer le bois amassé sur la côte.

Les chantiers navals d'Alger en souffrirent et la construction fut ralentie. Les vaisseaux perdus ou engagés en Orient, entre 1812 et 1826, ne purent être totalement remplacés[3]. E.de la Primaudaie estimait la flotte forte de quatorze unités en 1825 et sa puissance de feu entre 320 et 336 canons[4].

Au refus des tribus victimes de la cupidité, s'ajoutèrent les révoltes antiturques des montagnards et les difficultés de faire parvenir le bois à Alger, à partir de 1827.

La situation devint alarmante pour une marine qui ne pouvait ni rajeunir ni entretenir sa flotte Le Dey se tourna bien vers les Banî Djenâd qui possédaient les riches massifs de chênes zen. Dans une de ses lettres, il exprima clairement les difficultés dans lesquelles il se débattait: « Nous désirons, écrit-il, que vous vous occupiez avec nous de la coupe de bois que nous avons besoin de prendre chez vous. Vous nous prêterez ainsi votre concours par le Jihâd [...] Envoyez-nous deux notables de la Djem'a et des cheikhs intelligents ; nous nous entretiendrons avec eux au sujet des dimensions [des pièces] et autres choses. »

Cependant, malgré les appels et les avantages concertés, les Banîs Djenâd ne donnèrent, aucune suite aux propositions du gouvernement...

Quant à l'état des navires existants, il était loin d'être satisfaisant. Ce mauvais état d'armement fut déjà signalé par Dubois-Thainville[5]. Et bien avant la chute, les signes de décadence étaient repérés par les observateurs. La marine algérienne, écrit Boutin, dans son mémoire, est nulle pour nous, même si son opinion est exagérée. Le jugement de cet agent de Napoléon était probablement dicté par deux éléments : la baisse des effectifs et l'âge des unités en service. En effet, 3 frégates de 50, 46 et 44 canons ; 7 chébecs de 12 à 32 canons ; 3 polacres de 10 à 22 canons ; 10 chaloupes canonnières pontées et en état de tenir la mer... 50 chaloupes canonnières non pontées et d'anciennes constructions pour la défense du port, mises à la mer en mai et replacées dans les magasins en octobre... 2 galères pour la défense du port et quelques petits corsaires de 4 à 6 canons, telle était la flotte d'après Boutin.

Les états des forces maritimes des puissances européennes étaient, à cette époque, en progression constante et bénéficiaient des progrès techniques qui manquaient cruellement à notre marine. Ni la mission à l'étranger, ni rénovation dans les arsenaux. On ignorait tout des progrès techniques de l'époque.

Si la construction sur place périclitait, l'achat de navires à l'étranger se poursuivait avec les inconvénients dus à la situation. Les transactions ne semblent pas avoir été heureuses pour les Algériens. Un officier de la marine belge, le commandant Crombet, fit une brève visite à Alger, en mai 1817. Il y trouva une frégate « qui a l'air d'avoir rendu de longs services » vendue à la Régence par le Grand Seigneur (le Sultan) « avec deux jolies circasiennes pour la somme exorbitante de 500.000 piastres fortes, faisant argent de France 1.500.000 frs, somme pour laquelle, disait en société le consul d'Angleterre, M. Mac Donald, l'Angleterre leur aurait donné vingt belles corvettes toutes armées[6]. »

Husayn Pacha (1818-1830), très au courant des problèmes internationaux, comprit la nécessité et l'urgence d'une solution à la crise de la marine. Dans une lettre datée du 18 juillet 1819, adressée au sultan Mahmûd II, on le voit solliciter de La Porte « des ingénieurs pour la fabrication des armes pour enseigner ce métier aux Algériens... Pour que nos janissaires puissent vaincre leurs difficultés, nous vous prions de nous envoyer les munitions suivantes : 40 canons en cuivre, 3.000 bombes format 18, 3.000 format 12 ; 6 pièces d'obus à 2 tonnes, 15.000 quintaux de poudre noire, 2.000 quintaux d'huile et de naphte, 500 quintaux de goudron, 1.500 quintaux de poix, 40 frégates, 60 vergues de frégates, 1.000 armes, 150 quintaux de chanvre, 2.000 quintaux de fer brut, 2.000 quintaux de cuivre, 1.000 canons en fer et 1.200 grosses voiles. »

S'adressant à Kursu Pacha, Ministre de la Marine ottomane, le Dey lui réclamait l'envoi de bateaux de guerre ainsi que « des facilités de recrutement de janissaires de l'Anatolie pour renforcer le potentiel militaire, face aux menaces de la France et de l'Angleterre[7]. »

Mais le Sultan avait ses problèmes propres et ses difficultés. La Régence, ne pouvant construire ses bâtiments et fabriquer ses armes et munitions, en quantité suffisantes pour faire face à une situation explosive, courait peu à peu à sa perte[8].

La situation était pénible pour les responsables : « Il y a six ans, nous dit Boutin, on fondit quelques canons par forme d'expérience. On acheta du bronze pour en fabriquer d'autres, mais ce fut l'échec. On fabriquait bien de la poudre mais elle était défectueuse[9]. »

Les navires à rames, très efficaces pour la course en raison de leur légèreté et leur vitesse, ne pouvaient être presque d'aucune utilité pour les actions militaires[10]. Les bâtiments étaient restés fragiles, donc incapables d'affronter le mauvais temps. Leur espace était étroit et « occupé pour l'essentiel par le moteur humain. » L'artillerie était réduite et concentrée à l'avant. Alors que les autres marines avaient enregistré des progrès techniques appréciables, nos navires étaient tout juste bon « pour des coups de mains et des razzias et non des conquêtes en profondeur[11]. »

3 - Pénurie de marins

Le recrutement n'amenait plus, à Alger, que de rares volontaires. La pénurie de marins constituait un véritable péril.

On trouvait peu de gens à enrôler. La situation devint telle que « lorsque les équipages des corsaires qui allaient en course n'étaient point complets, quelques sbires faisaient embarquer à coups de bâton des Biskrîs, des Kbai'ls et des Maures[12]». Les quelques marins de profession étaient usés par les longues sorties. Ils étaient devenus presque tous infirmes.

Quant aux Raïs, leur nombre et leur qualification étaient source d'inquiétude. Certains n'étaient que « des écumeurs de mer moitié marchands, moitié pirates. » D'autres préféraient rester à terre ; exerçant des petits métiers ou préférant des emplois de drogman dans les consulats. Quelques-uns servaient de pilotes aux navires de commerce. On dit qu'entre 1800 et 1816, trente-quatre capitaines seulement prenaient la mer[13] ! En général, ils ne songeaient plus qu'à vivre chichement des maigres revenus que leur procuraient leurs sorties en Méditerranée, de temps à autre. La Régence souffrait de la disette d'habiles marins.

Les officiers de mérite manquaient. Le peu d'expérience de ceux qui commandaient encore, et le peu de batailles engagées en mer, enlevèrent à la marine son efficacité et son mordant de jadis. « Il n'y a plus, sur le navire, constate Dubois-Thainville, l'ordre et la discipline légendaire » qu'enviaient les autres flottes. Les responsables éprouvaient de grandes difficultés à faire observer une bonne discipline à leurs soldats et leurs marins, lesquels, disait Shaw « prétendent avoir autant d'autorité que leurs officiers[14]. »

Au manque de potentialité humaine, s'ajoutaient les conditions de travail éprouvantes. Les provisions emportées se limitaient à peu d'huile « infecte, » quelques olives et du biscuit « souvent gâté» : c'étaient les vivres du bord ! On était loin du temps où les provisions suffisantes, variées et appétissantes ragaillardissaient le marin.

Un découragement général semble avoir gagné, dès la première moitié du XVIIIème siècle, les milieux de la marine. Parlant d'eux, Shaw avait constaté une anomalie qui laissait perplexe : « Ils ont, dit-il, une grande quantité de matériaux pour bâtir des vaisseaux, de sorte que s'ils voulaient reprendre courage et établir, parmi eux, une bonne discipline, ils pourrait beaucoup incommoder les Européens. »

4 - Pénurie d'argent

La disette de bons marins ne fut que la conséquence de la disette d'argent.

La paix avec certaines nations commerçantes, notamment après le traité algéro- espagnol de 1786, avait limité sérieusement l'action des corsaires Les recettes, dont une bonne partie provenait des tributs payés par les nations maritimes, ne pouvaient couvrir, même en partie, les besoins du gouvernement. En 1822, quatre Etats payèrent à la Régence, quatre-vingt-seize mille dollars espagnols[15].

Et les autres ressources, pourrait-on dire ? Le commerce était maladroitement ruiné par les Deys qui s'en accaparèrent et les Juifs qui s'enrichissaient aux dépens du pays. Certains négociants devinrent les créanciers de l'Etat, et lui dictaient leurs volontés.

L'âge d'or de la course était passé fini depuis quelques temps. La source des fabuleux revenus avait tari. Déjà, vers 1780, les consuls en poste ici, avaient remarqué cet infléchissement : « On ne voit plus arriver dans le port d'Alger que des prises de peu de valeur et en petite quantité » écrit Vallière[16].

Les sorties en mer ne duraient que cinq ou six jours[17], au lieu de deux ou trois mois ! Aussi, les diminutions furent de plus en plus sensibles : en 1771, 4.350 francs de prises ; entre 1765 et 1792, la valeur ne dépassa pas 581.580 francs. Certaines années, les prises tombaient à presque rien[18].

Les obstacles, de plus en plus nombreux, devaient freiner les opérations de course. L'Europe passa de la défensive à l'offensive. Les marines chrétiennes montèrent une agressivité dangereuse. En 1620, La flotte anglaise fit son apparition en Méditerranée. Elle devait régner, à partir de ses bases de Minorque, Malte et Gibraltar, sut une grande partie de cette mer.

Les Français pratiquaient le course dans la zone la plus serrée du détroit entre Tarifa et Ceuta. A Messine, sur les côtes de Sicile, les corsaires français étaient nombreux et actifs en dépit de la neutralité de l'île.

Nelson faisait croiser ses corsaires entre Gibraltar et la côte d'Afrique. Ceux qui opéraient sur la côte de Tunisie n'hésitaient pas, quand l'occasion leur semblait bonne, à se couvrir du pavillon du Bey déclarant tantôt qu'ils étaient Français et tantôt sujets du Bey[19].

Les galions armés, aux flancs très élevés, ne craignaient plus l'abordage et leur puissance de feu maintenait éloignés les éventuels assaillants.

Les convois de bateaux protégés par des unités de guerre assuraient au trafic maritime une sécurité accrue. A ces dispositions, il faut rappeler que les corsaires chrétiens ne restaient pas inactifs, ils s'emparaient des navires algériens, pillaient les côtes, enlevaient les riverains et leurs biens, pendant que les escadres des grandes puissances bombardaient, régulièrement, les ports et coulaient la flotte ou bloquaient l'activité des marins durant la bonne saison. Très souvent, nos Raïs furent contraints à l'inaction. Ainsi, la belle organisation se détériora et la technique qui fit jadis ses preuves se dérégla. Les moyens humains et matériels firent souvent défaut. L'enthousiasme fit place à la crainte, les profits légendaires ne furent plus que des souvenirs[20]. La pauvreté, due au manque à gagner, affecta la marine dans la construction, l'entretien et la paie des matelots.

La crise économique s'aggrava sous le règne de Hadj 'Alî et faillit mettre en cause l'existence même de l'Etat, sous 'Umar Pacha (1815-1817). Sa lettre au Sultan Mahmûd II décrit la situation financière déplorable : « ... à l'ordre de Votre Majesté de libérer un certain nombre de citoyens, nous avons répondu par l'obéissance en libérant une frégate, quant à l'argent réclamé, nous n'avons pas la possibilité de le rendre. Tout a été pris et dispersé. Depuis dix ans, le Dey Mustapha a été remplacé par le Dey Ahmad. Celui-ci, à la suite de la révolte de tous les soldats, a doublé la solde aux militaires, par conséquent, les caisses sont vides[21]. »

Le tableau des dépenses du gouvernement, dressé en 1822, montre le déséquilibre qui précipita la chute de la marine.

* Ouvriers, artistes (artisans), etc., qui travaillaient dans les chantiers : 21.000 dollars esp

* Achat de bois de charpente, cordage : 60.000 dollars esp

* Solde des officiers de mer et des marins : 75 .000 dollars esp

* Solde des militaires de tous grades[22] : 700.000 dollars esp

La sécurité intérieure du pays avait fait passer au second plan la sécurité extérieure.

5 - Un Dey têtu

Malgré l'ouragan politique et militaire qui menaçait le pays, Husayn sous-estimait trop la puissance de l'Europe. Il comptait trop sur les divisions de cette dernière. Il méprisait son opinion publique et se complaisait dans une analyse erronée de la situation internationale. La campagne anti-algérienne se développait suite aux rapports de Deval, aux écrits de Pananti, aux prises de positions de Chateaubriand. Les projets d'occupation se multipliaient et les rappels se faisaient pressants. Prendre Alger à revers était dans toutes les bouches. L'option de Sidi Ferruch circulait déjà.

Alors que l'orage menaçait, Husayn adoptait une attitude bizarre. A Harry Neal qui vint en 1824 promettre une guerre destructrice, et parler de la puissance anglaise, le Dey répondit : « Nemrod, le plus fort et le plus puissant des hommes est mort de la piqûre d'une mouche[23]. » Ses prises de position n'allaient pas toujours dans le sens de l'intérêt de la Régence. En 1826, il proposa au Diwân, malgré une situation préoccupante, de déclarer la guerre, simultanément, à la Hollande et aux Etats Unis. Certes, son prédécesseur avait bien bravé Napoléon, alors au faîte de sa puissance, mais le temps ne travaillait plus, depuis, en faveur de la Régence. Quand le blocus d'Alger devint effectif, le Dey, dans une lettre au Sultan, osa écrire : « bien que jusqu'à présent, les vils mécréants Français assiègent par mer, l'Odjaq victorieux avec six ou sept navires puissants, nous n'avons, Dieu merci, absolument besoin de rien [...] et avons la capacité de repousser les attaques non seulement des Français, mais des autres nations, si elles nous assiègent ensemble. »

L'entêtement du Dey était incurable. En 1827, arrivait à Alger un ambassadeur de La Porte. Sa mission consistait à presser le maître du pays « d'organiser comme le Sultan et suivant les méthodes modernes, une armée de quarante mille hommes. » Le Pacha resta sourd aux injonctions de son souverain, et ne voulut rien entreprendre. « Je suis, dit-il, trop bon Musulman pour imiter les innovations des infidèles » et laissa entendre à l'envoyé qu'il était maître absolu chez lui.

Quelques temps après, Muhammad 'Alî, Pacha d'Egypte, essaya de secouer l'aveugle opiniâtreté du Dey. Il lui conseilla de ne pas mécontenter le Sultan et lui conseilla, également, de terminer ses démêlés avec la France. Ce fut peine perdue !

L'historien, az-Zahhâr, le condamne sans appel : « Satan lui insuffla (des idées) [...] il fit preuve de prétention et de suffisance... Il crut que personne ne le battrait [...] Il refusa, les propositions de Hadj Khalîl Effendi [...] l'ennemi de Dieu ne faisait que persister dans son entêtement et son oppression [...] Il repoussa les conseils de Muhammad 'Alî[24].

Le capitaine Dupetit Thouars écrivait en 1827 que « la confiance des Algériens dans leurs forces et leur supériorité sont inimaginables... Elle se base principalement sur leurs dernières affaires avec la Grande Bretagne...»

Si le dernier Dey ne manquait ni de courage ni d'autorité, il manquait d'imagination et de souplesse qui auraient épargné, à la marine, bien des sacrifices et des déboires.

La centralisation à outrance avait fait perdre à la marine les avantages des autres port du pays : Celui de Mars al-Kabîr « excellent, praticable à toute espèce de bâtiments et préférable, même, à celui d'Arzew[25]. » Le Dey n'avait pas su aménager d'autres lieux de mouillage ou d'autres chantiers. Il ignora les possibilités des rades de Stora, de Collo ou de Bijâya.

Tout était concentré dans les murs d'Alger. « Toutes les forces de la Régence sont là, dit le rapport de Saint-Martin, et c'est là seulement que l'on peut la frapper[26]. »

Nous avons fait ressortir les principales causes internes de la décadence, examinons, maintenant, les causes externes.

[1] Par contre, de 1746 à 1792, soit près d'un demi-siècle, la ville n'a connu que quatre Beys.

[2] Perrot, Esquisse..., p. 75.

[3] Garrot, *Histoire de l'Algérie*, pp. 654-655.

[4] Le Commerce..., p. 29, n.l.

[5] A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 14, Algérie.
« Les navires ne retournent jamais d'une croisière, même dans la belle saison, sans avoir besoin de réparations considérables » dit Dubois Thainville (*Mémoires sur Alger*, p. 140).

[6] Crombet, « *Alger au temps des Turcs*, » Revue de Paris, n°65/1958, pp. 80-87.
Cet officier écrit cependant : « A une remarque que pareil marché était contraire aux intérêts de l'Humanité (allusion à la course) le consul répondit : Et pourquoi pas ? Ce serait un gain pour l'Angleterre et puis, dans tous les cas, on pourrait toujours venir les brûler quand on trouverait bon. »

[7] Temimi (A), *Le Beylik de Constantine*, p. 34.

[8] Dès la fin du XVIIIème siècle, la construction navale française enregistrait de sérieux progrès.
En 1688, il y avait à Toulon 48 vaisseaux de lignes. En moins de quatre ans, neuf nouveaux vaisseaux furent mis à l'eau.
La fonderie du port était très active et les ateliers s'affairaient sans relâche. En 1692, on éprouva à Toulon une matière combustible avec laquelle on aurait pu mettre le feu aux vaisseaux ennemis.
En 1694, l'armée navale était encore plus forte avec 110 vaisseaux de ligne.

[9] Boutin, Reconnaissance..., pp. 48-49.

[10] Amiral Emo, R.A., 1951, p. 190.

[11] Aymard, « *Chiourmes et Galères*, » *Mélanges*, F.Braudel, I, p. 50.

[12] Dubois-Thainville, *Mémoire sur Alger* (1809), p. 140.

[13] Vers 1620, plus de trois cents Raïs sillonnaient la mer. Parmi eux, plus de quatre-vingt commandaient les gros bâtiments.

[14] Shaw, *Voyages*, pp. 88-89.

[15] Shaler, *Esquisse*, p. 49. Le Roi de Naples : 24.000 dollars, la Suède : 24.000 dollars, le Danemark : 24.000 dollars, le Portugal : 24.000 dollars.

[16] Vallière, *« L'Algérie en 1781,* »publi. Chaillou, p. 81.

[17] Hamdân Khodja, *al-'Mir'ât*, p. 170.

[18] Plusieurs fois durant la seconde moitié du XVIIIème siècle, la valeur des prises n'atteignit pas 100.000 francs or par campagne.

[19] Douin, *Histoire de la Méditerranée*, p. 103.
Dans ce dernier cas, précise l'auteur, pour ajouter à l'illusion, leurs hommes se coiffaient de turbans.

[20] Raïs Hamidû rendit cependant à la course sa rentabilité. A la faveur des guerres intereuropéennes, entre 1793 et 1801, la valeur des prises avait atteint des chiffres inconnus pendant tout le XVIIIème siècle.

[21] Temimi (A), *Recherches et Documents 1816-1817*, pp. 106-107.

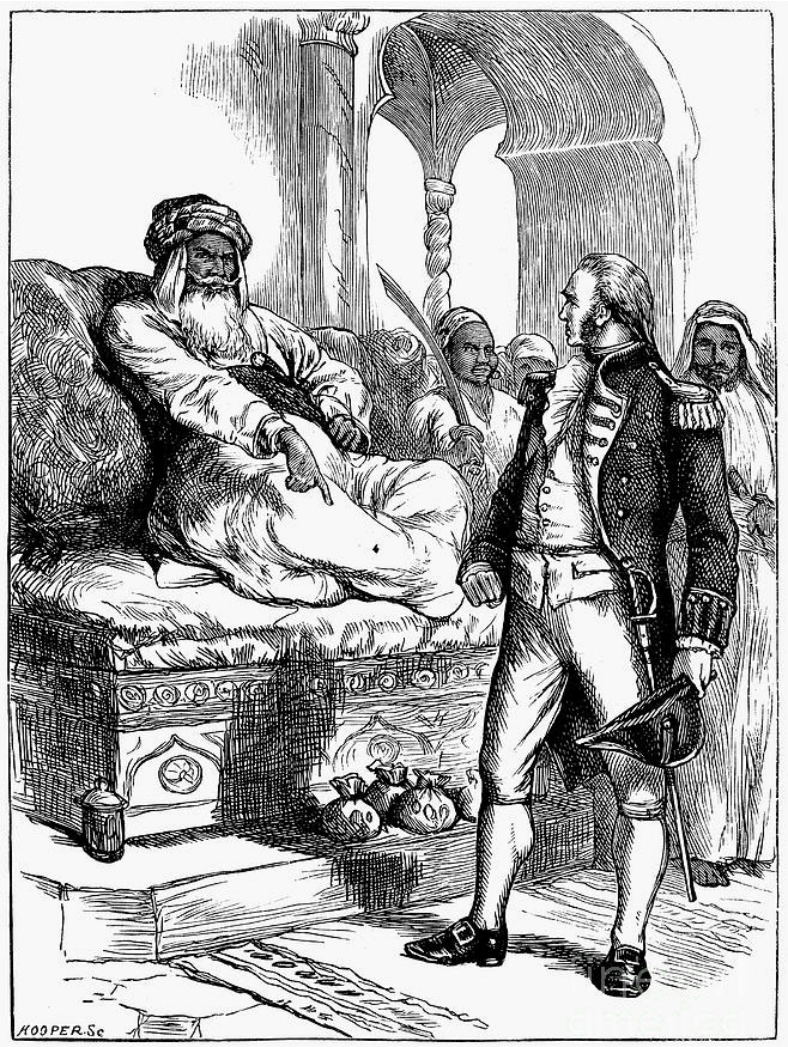
[22] Shaler, *Esquisse*, p. 49.

[23] Grammont, *Histoire*, p. 386.

[24] Zahhar, *Mudhakkirât*, pp. 166-167.

[25] Boutin, *Rapport in Mémoires et Documents*, t.14, 1825-1830.

[26] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 14 (1825-1830).



CAPTAIN BAINBRIDGE AND THE DEY OF ALGIERS.

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

Al-Moujahidine Bahri

B- LES CAUSES EXTERNES.

1 - Rupture avec La Porte.

Dès le XVIIIème siècle, l'Empire ottoman perdait de plus en plus de sa vigueur. Le pouvoir central se disloquait et la marine n'avait plus la maîtrise de la mer, ni l'initiative des opérations, comme avant. Les intérêts de la Régence s'opposaient souvent à ceux de Constantinople. Alors, la tension entre les deux pays devenait-elle fréquente et les relations s'envenimaient.

En décembre 1747, le Sultan fit signifier, par un capigny bachi, aux trois Régences, la défense de laisser entrer leurs corsaires dans l'archipel pour y attaquer les navires des puissances en paix avec lui, et notamment, les Napolitains.

Les Algériens ne firent nullement cas de ces injonctions. Ils défendaient leurs intérêts. L'ambassadeur de France à Constantinople, écrivant à la Chambre de Commerce de Marseille, crut bon d'annoncer les moyens « de réprimer les excès des Algériens et assurer désormais la tranquillité des navigateurs» par une intervention « sincère et pressante de La Porte» . Convaincu que toutes les difficultés étaient enfin surmontées, il annonça la nomination de Hussein Zadé Said Bey comme envoyé à la Régence d'Alger... Ce dernier « reçut les instructions les plus détaillées, les pouvoirs les plus amples et l'ordre formel de se concerter dès le premier moment de son arrivée avec le chargé des affaires du Roi qui dirigera toutes ses démarches[1]. »

Chaque initiative des Algériens, contraire aux instructions du Grand Seigneur, rendait l'animosité entre les deux capitales plus aiguë Un rapport de Dubois Thainville retrace la crise que traversait, à l'époque, les relations algéro-ottomanes : « Wakil-Hardj arrive à Constantinople, vers le 20 brumaire. Il fut aussitôt mandé à bord du Captan Pacha. Cet amiral lui reproche, dans les termes les plus durs, le mépris porté aux firmans de La Porte, l'arrestation et la captivité de cinq à six-cents sujets du Grand Seigneur, la confiscation d'un grand nombre de bâtiments impériaux et enfin, la paix conclue avec les Français...

D'après les ordres du capitaine Pacha, le pavillon d'Alger fut abattu de la manière la plus ignominieuse et le « Wakil al-Hardj et toute sa suite, furent mis en état d'arrestation. Les présents et les sommes particulières furent séquestrées [...] La défense sous peine de mort de s'enrôler sur les bâtiments algériens fut publiée dans toute la ville[2]. »

De défi en défi, les choses se gâtèrent sans espoir de trêve ou d'amélioration.

« Le pavillon ottoman même, ne suffit pas pour protéger les sujets grecs et les mettre à l'abri des attentats des corsaires Algériens » rapporte Sydney Smith dans son mémoire[3].

Avec l'Egypte, les incidents se multipliaient. En 1814, le Dey, dans le but de porter atteinte au commerce de ses rivaux de Tunis, de Tripoli, fit pendre les équipages de quelques bâtiments de l'archipel, d'Egypte et de Tunis chargés de blé et tombés en son pouvoir. Le pacha du Caire, par représailles, fit arrêter tous les Algériens qui se trouvaient dans ses provinces et réclama, en vain, la restitution des cargaisons saisies par Alger.

Le Sultan vit « avec indignation et même avec rage qu'un vassal révolté ose se permettre les actes les plus outrageants, les plus atroces contre ses sujets paisibles[4]. »

Le 2 juillet 1815, Muhammad Husrew[5] rapportait à Mahmûd II, au sujet du Dey que « depuis que cet homme est gouverneur d'Alger, des injustices ont été commises à l'égard des chrétiens avec lesquels l'amitié s'est transformée en querelle et en agression[6]. »

Cette crise qui dura jusqu'à 1830, fut préjudiciable aux deux pays, également visés par les puissances européennes. Au sujet de la course, La Porte prétendait avoir le dernier mot, quant au pays à combattre et aux traités à signer. La guerre ne devait être déclenchée que contre les ennemis du Sultan. Mais Alger ne l'entendait pas ainsi et voulait avoir les mains libres. En matière de paix ou de guerre, ses intérêts seuls lui dictaient sa politique.

L'incompréhension persistait, durant la guerre gréco-turque, les Algériens s'attaquaient aux insurgés pour venger les Musulmans victimes des atrocités et pour arrêter les méfaits de leurs ennemis. Mais La Porte considérait les Grecs comme sujets ottomans et refusait au Dey le droit de les poursuivre[7].

Aussi les Algériens qui trouvaient jadis refuge dans les ports méditerranéens dépendant du Sultan et bénéficiaient d'aide accordée par les commandants des places fortes maritimes, perdirent ces précieux avantages. Les représailles ne devaient pas s'arrêter là. En novembre 1827, soit quelques mois après le commencement du blocus d'Alger, les relations diplomatiques entre la France et La Porte furent rétablies et l'embargo mis par le gouvernement turc sur les bâtiments européens fut levé.

Mais la mesure la plus dure prise à l'encontre d'Alger fut l'interdiction faite aux Turcs de s'enrôler dans les troupes de la Régence. La lettre du Dey, en date du 19 novembre 1827, traduit le désarroi dans lequel se trouvait la Régence face à la faiblesse de ses effectifs. Depuis plusieurs années, l'Odjaq victorieux n'a pas reçu de troupes du côté de l'Anatolie... Nous sollicitons son (le Sultan) consentement afin qu'il accorde ses hautes faveurs souveraines en autorisant l'envoi en ces temps, d'une certaine quantité de troupes de la ville de Smyrne et des autres régions côtières[8].

L'attitude de La Porte à l'égard d'Alger était, au début de 1830, empreinte d'indifférence. Dans une lettre de Guilleminot à Polignac, en date du 6 janvier, le diplomate disait que « La Porte s'embarrassait peu de sort à Alger[9]. » Et dans sa réponse, le Président du Conseil prétendait que « La Porte, en déclarant qu'elle n'a rien de commun avec Alger... reconnaît elle-même qu'elle ne conserve plus avec la Régence aucun des liens qui constituent les rapports d'un souverain envers ses vassaux. Elle se place en dehors du différend que nous avons par la suite[10]. »

A Mimaut, Polignac disait que « La Porte persiste à vouloir garder la neutralité dans cette question [.,.] par conséquent Taher Pacha n'irait point à Alger[11]. »

2 - Hostilité des pays voisins

Maroc, Algérie, Tunisie et Régence de Tripoli coexistaient mais sans lien. L'ignorance des intérêts communs et des menaces extérieures qui planaient sur tous ces Etats furent à l'origine de cette absence préjudiciable de solidarité. Conflits armes, animosités sans fin entre dirigeants, calculs mesquins profitèrent amplement aux ennemis communs qui préparaient l'invasion.

Ecoutons Petis De La Croix : « Les trois républiques d'Alger, Tunis et Tripoli ne s'unissent pas, ordinairement, quand elles sont attaquées. Elles sont différentes et n'ont rien de commun que la religion et la dépendance honoraire dont ils reconnaissaient le Grand Seigneur[12]. » Trois ans plus tard, le même auteur ajoutait: « jamais les puissances de Barbarie ne s'unissent ensemble, quoique depuis la guerre d'Alger contre Tunis, il semble que les Tripolitains aient secouru Alger[13]. »

L'Europe pratiquait la politique de division. « On usait, contre les Régences, d'artifices. On cherchait à les diviser, à n'être en guerre avec toutes ces Républiques à la fois ; pendant que l'on armait contre une, on ménageait l'autre[14]. »

La rivalité entre les trois Régence se montra d'une façon claire lors du blocus d'Alger. Non seulement les pays frères ne bougèrent pas mais souhaitaient « la punition » du Dey. « Il n'est pas, dit un document de 1828, jusqu'aux Régences de Tunis et de Tripoli qui ne s'attendent à nous voir tirer de celle d'Alger une vengeance éclatante [...] jalouses d'Alger, en qui d'ailleurs elles trouvent un ennemi toujours prêt à abuser de la supériorité de ses forces, elles verraient avec joie, humilier cette Régence[15]. »

Entre la Régence et le Maroc, les sujets de tension ne manquaient point. Aussi, sous les Sa'adiens, comme sous les 'Alaouites, les appétits territoriaux provoquèrent de nombreuses guerres entre les deux voisins.

Cependant, dès 1709, Alger proposa au Sultan Mawlây Ismâ'îl un renfort maritime contre Ceuta[16], et demanda, en échange, le vieux Tanger pour y établir une garnison et y construire un port où ses marins puissent relâcher. Le monarque refusa.

Par contre, le Maroc, entre 1760 et 1777, conclut une série de traités avec presque toutes les puissances européennes : en 1773, avec le Portugal ; en 1774, l'Espagne « ne néglige aucun moyen de capter la bienveillance de l'Empereur et lui donne des preuves journalières de sa générosité[17]. » Le traité de paix sera signé en 1780. Avec les Etats Unis, l'accord sera signé en 1787.

Lors de l'invasion de l'Egypte par Bonaparte, Mawlây Slimâne (1792-1882) rejeta les propositions du sultan ottoman de déclarer la guerre à la France. Mieux encore, il désarma les derniers

navires de sa flotte devenue sans objet depuis le décret d'abolition de l'esclavage des chrétiens promulgué en... 1767 par Mawlây Muhammad.

Les relations algéro-tunisiennes étaient plutôt mauvaises. Alger et Tunis formaient deux Régences placées chacune sous l'autorité d'un chef turc relevant, théoriquement, du Sultan ottoman. Mais d'innombrables conflits d'intérêts les opposaient : tracé de frontière, tributs, course, guerre entre prétendants tunisiens... Du XVIIème siècle, les guerres éclataient entre les deux pays pour des raisons quelconques[18].

C'est pourquoi la Tunisie était le pays qui nourrissait le plus de haine à l'encontre d'Alger.

En octobre 1687, « Mercure Galant» écrit que « depuis la rupture, les Français ont coulé huit à dix vaisseaux algériens. Les Tunisiens, sollicités par leurs voisins de rompe avec la France, s'y sont refusés. »

L'agent russe, Matei Gregorievitch qui, passant par Tunis vint en 1777, étudier le littoral de l'Est algérien, notait que « le gouvernement du pays a une grande haine pour les Algériens et est très désireux de les assujettir, c'est cela que, non seulement, il ne défend pas selon ses obligations, mais encore dans le cas d'une guerre des puissances européennes contre les Algériens, les Tunisiens sont prêts à apporter leur aide contre ces derniers, bien qu'en cachette[19]. ». Laugier De Tassy fit la même constatation : « Les Tunisiens, dit-il, se réjouissent de tout malheur et affaiblissement des Algériens. » Le consul de Kercy, préparant son plan d'invasion de la Régence, tenait compte de ces sentiments algérophobes : « Alger détruit, écrit-il, le Bey de Tunis deviendrait un grand prince. Sa nation est commerçante et n'est pas guerrière. En détruisant Alger, on imposerait à son gré la loi de Tunis. On pourrait lui interdire la course[20]. »

Le blocus de Bône n'ayant pas été signalé au Bey de Tunis, un incident survint mais fut vite réglé. Le voltigeur, commandé par Du Petit Thouars avait capturé un petit navire tunisien qui tentait d'entrer dans le port algérien. Les Français s'empressèrent de rendre le bâtiment et le Bey promit de punir le Raïs, prit les mesures pour que ses unités ne dépassent pas Tabarque. Il fit distribuer des rafraîchissements à l'équipage du bateau capteur[21].

Lors du blocus d'Alger, le Bey favorisa l'action de la France en augmentant l'effectif des troupes stationnées sur le front ouest, en armant quatre chaloupes canonnières « pour protéger les bâtiments français contre les entreprises des corsaires algériens dont la témérité est connue[22]. »

Deux agents français, Raimbert et Gerardin disaient qu' « on pouvait compter sur la neutralité sympathique de Tunis et du Maroc. »

En avril 1830, le gouvernement français dépêcha ces deux agents en mission à Tunis pour « sonder les dispositions du Bey d'ouvrir une source féconde aux approvisionnements de l'armée, d'agir sur le moral des populations maures et arabes... de détacher du Dey d'Alger, le Bey de Tunis et le Sultan du Maroc et, si possible, les beys d'Oran et de Constantine.

Quelques jours à peine, d'Aubignac confiait au commandant en chef des forces françaises qu'« au sujet des Etats voisins d'Alger, leur fidélité à l'alliance du Dey était [...] à la merci d'un succès de l'armée française ; c'était la disposition commune de Tunis, du Maroc[23]. Certes, un sentiment militaire contre l'appui à la France : le sentiment religieux qui faisait craindre la domination chrétienne. Mais en dépit de cette réserve, le Bey de Tunis se montrait prêt à autoriser toute espèce d'achat dans ses états et à devenir, lui-même, fournisseur « pourvu que sa coopération

resta secrète. » Il annonça que ses navires étaient prêts à partir de La Goulette pour porter « la viande, les légumes, le sel dont les prix avaient quadruplé dans la Régence depuis le blocus. »

Polignac, dans une communication faite devant la Chambre, le 11 mars 1830, résumait bien la désunion des pays musulmans face aux entreprises européennes.

« Nous sommes, dit-il, dans un état de parfaite intelligence avec l'Egypte, comme avec les autres provinces de la domination du Sultan, nos relations avec Tripoli sont incertaines... Nous sommes en état de paix avec Tunis et avec l'Empire du Maroc. Le Roi s'est décidé à mettre fin, par une expédition de terre et de mer à la guerre qui se poursuit, depuis trois ans, contre la Régence d'Alger. C'est uniquement contre cette Régence que sont dirigés les préparatifs militaires qui se font en ce moment dans nos ports[24].

A peine De Bourmont était-il à Sidi Fradj que le Bey de Tunis dépêcha un émissaire pour complimenter le général. Bien que l'expédition de 1830 prît l'aspect d'un conflit entre une puissance chrétienne et un Etat musulman, et bien que l'intervention militaire créa un précédent, le Bey et une partie de l'opinion tunisienne éprouvèrent une satisfaction tellement la rancœur et la rancune avaient aveuglé les gens.

3 - L'Europe et la puissance navale.

L'armement européen était en progrès constant. Colbert avait pris le département de la marine en 1661 avec trente bâtiments de guerre. Quand il mourut, le 9 septembre 1683, il en laissa deux-cent-soixante-seize, et sept mille six-cent-vingt-cinq pièces d'artillerie. Il avait restauré la marine sans augmenter les impôts.

Au XVIIIème siècle, l'Europe connut, grâce à la révolution industrielle et technique, une supériorité économique et militaire. Le développement toucha tous les secteurs d'activité. La population s'accrut avec constance au grand profit du continent. La vitalité de l'homme et l'extension du machinisme permirent un décollage général.

Face à ce prodigieux accroissement de la puissance militaire et naval, en particulier, la Régence manquait, faute d'argent, de progrès technique et paix intérieure, de moyens capables de la placer au niveau de ses adversaires. Artillerie et marine se contentèrent de choses dépassées et défectueuses.

L'écart, puis le déséquilibre défavorable à Alger, firent passer les nations chrétiennes de la défensive (fortifications des rivages, batteries côtières, places fortes, milices et troupes de campagne...) à l'offensive. Expéditions et croisières avec plus de succès, renversèrent la situation, en Méditerranée.

Même les petits Etats levaient la tête. Naples se mit à armer des frégates et à faire la chasse aux bâtiments algériens. Malte se dota de frégates doublées en cuivre. Le Portugal faisait garder le détroit de Gibraltar, été comme hiver, par des navires très performants, « de sorte qu'il ne restait aux Algériens que les côtes d'Italie[25]. »

Napoléon accorda une attention particulière à la construction navale. Ses lettres, adressées de Tilsit, en juillet et août .1807, après le traité franco-russe, sont significatives : à son fils, il annonce la construction de trois vaisseaux de 74, sur le chantier de Venise, « ce qui ferait huit vaisseaux en construction[26]. » Au vice-amiral Decrès, il dit : « Cinq vaisseaux sont prêts à Flessingue, et bientôt huit... Activez les moyens ordinaires pour que les ports Lorient, Rochefort et Toulon prennent un nouveau caractère d'activité. Tout porte à croire que la guerre du continent est terminée. Tous les efforts doivent se jeter du côté de la marine. Prenez toutes les mesures pour faire finir « Le Superbe » à Gênes [...] Il importe beaucoup d'avoir une escadre en Méditerranée[27]. »

A son fils, tout en lui faisant part de trois vaisseaux en chantier à Venise, il lui demande s'il avait « les mâts, les voiles, les cordages, les ancres, les canons, tout cela commence à devenir, aujourd'hui, d'une grande importance [...] Il faut désormais beaucoup s'occuper de la marine[28]. »

Bonaparte voulait réunir à Toulon le plus de vaisseaux, une escadre « en état d'aller en mer, » des sorties « afin de perfectionner l'arrimage... car il avait compris le rôle de la marine dans la lutte pour l'hégémonie en Méditerranée.

4 - La suprématie anglaise

Pour dominer une partie du monde, l'Angleterre entreprit dès le XVIème siècle, une politique qui lui assura peu à peu la maîtrise des eaux. Ses principes constants étaient :

1- Rechercher partout la destruction des flottes militaires ennemies.

2- Saisir, solidement, des bases bien choisies pour interrompre les communications maritimes des adversaires[29].

Et comme la France avait un besoin impératif de voies maritimes, la Hollande de la mer et l'Espagne de l'or de l'Amérique, l'Angleterre, comprit très tôt l'importance stratégique de la Méditerranée. Elle se mit à la recherche de bases permanentes. Cromwell voulut s'emparer de Tanger, d'Oran ou de Gibraltar[30].

Avec une marine de jour en jour grandissante, la domination sur les mers devint irrésistible. La France et les Etats italiens riverains sentirent la menace. La guerre de sept ans donna, aux corsaires anglais, l'occasion de montrer leur audace[31].

De 1793 à 1795, l'Angleterre avait en mer : 12 vaisseaux de ligne, 32 frégates, 71 corvettes, soit 115 bâtiments. En 1796, elle entretenait des stations en Méditerranée, sur la côte d'Afrique, à Gibraltar[32].

Elle eut recours aux croisières également. Elle disposait de plus en plus de navires que tout le monde commerçant[33].

Jusqu'à 1805, la gloire de Napoléon avait un certain impact sur le gouvernement d'Alger. Mais après Trafalgar[34], les Anglais exploitant leur succès, supplantèrent les Français dans les concessions de l'Est algérien.

Agents actifs et discrets, ils visaient à travers les comptoirs, à assurer leur supériorité en Méditerranée, le ravitaillement de Gibraltar et de Malte, concurrencer puis s'opposer à la marine algérienne. Ce fut le cas en 1816 et 1824.

Les Algériens eurent une confiance excessive dans des Anglais qui, dès le début du XIXème siècle étaient bien établis dans la Régence. Un consul actif, des visites fréquentes de frégates anglaises entre Malte et Alger, des marchands anglais entreprenants, le consul Blankley à la tête de l'exploitation du corail en 1807... La présence britannique devenait lourde de conséquences...

Avec une marine moderne et nombreuse, les rois et princes d'Europe qui achetaient jadis les faveurs du Dey, durcissaient le ton. Les menaces belliqueuses se substituaient à la recherche d'arrangements. Le climat politique s'y prêtait. « Que l'existence de la puissance algérienne est une honte pour l'Europe[35]. »

Orateurs et politiciens rivalisaient d'ardeur guerrière. Bonaparte songeait en finir avec Alger. Un des articles secrets signés avec le Tsar de Russie, en 1807, prévoyait l'annexion de l'Afrique du Nord, et le séjour à Alger du commandant Boutin entrait dans le cadre du plan élaboré.

Dans un mémoire présenté au Congrès de Vienne, par le commandeur Vie De Cesarini, en septembre 1814, on peut lire : « Trois forbans, parjures envers tous les souverains en usurperont-ils éternellement les titres, les emblèmes et les tributs ? Le prince d'Alger, hors d'Alger, ne serait qu'un brigand ! Brigand formidable Anéantissons-le dans une confédération maritime ! »

Lord Sheffield considérait la puissance d'Alger comme un véritable obstacle au développement de la prospérité maritime des Etats Unis[36].

L'attaque de Lord Exmouth, en 1816 et la destruction d'une grande partie de la flotte ne fut que le commencement d'un vaste complot visant à mettre à genoux une république qui refusait de plier. L'arrogance de Deval ne connaissait plus de borne ; il prétendait devant le Dey « posséder le bastion de France, la pêche du corail et... le droit de souveraineté sur les Arabes de la Ma'zoula (les environs de La Calle[37]. »

Ainsi, la supériorité navale, les menaces, et les attaques lancées contre un pays assiégé par les difficultés croissantes, préparaient lentement mais sûrement la chute.

[1] A.C.C.M. Lettre du 30 avril 1789.

[2] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 14.
Rapport de Dubois Thainville qui dit tenir ces détails de Baimbridge, commandant de la frégate américaine « Le Washington. »

[3] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, Afrique, t. 6 (1808-1822).

[4] Même source.

[5] Ministre ottoman de la Marine de 1811 à 1817 et de 1822 à 1826.

[6] Tamîmî, *Recherches*, p 210 ; *Documents Inédits*, R.O.M.M. 1 -2/1968, p. 112.
S'agit-il de Hadj 'Ali (février 1809-avril 1815) ou de son successeur 'Umar Agha (avril 1815-octobre 1817) ?
Dans une lettre au Sultan Mahmûd II, 'Umar dit que l'attaque des bateaux européens par la marine d'Alger se trouve justifiée par « le manque de vivres en Turquie et dans les pays méditerranéens... C'est pour cela que les janissaires avaient agi contre les ordres de la Sublime Porte en s'emparant de bateaux chargés de provisions les empêchant d'aller vers l'Europe. » Indigné, le Sultan confisqua un fondouk que la Régence avait-fait batîr à Smyrne pour servir de caserne et de dépôt à ses recrues ; il retira toute créance aux agents du Dey, donna ordre à sa flotte de courir sus aux bâtiments algériens et envisagea même une expédition contre la Régence. 'Umar dut dépenser de gros efforts pour faire tomber, quelque peu, cette tension (Ibid., p. 119).

[7] Lettre de menace de Mahmûd au Dey Husayn Pacha dans « *Madjallat at-Tarikh,* » 11/1981.

[8] Lettre publiée dans R.A., 1952.

[9] Lettre chiffrée envoyée de Constantinople.
A.N.Aff.Etr. *Correspondance politique*, Turquie 260, f° 8.

[10] A.N.Aff.Etr. *Correspondance politique*, Turquie 260, f° 98-99. Lettre du 9 février 1830.

[11] A.N.Aff.Etr. *Correspondance politique*, Egypte I, 228-232.

[12] A.N.Marine B 7/49, janvier 1692.

[13] A.I.E.O. 1953, p. 20.

[14] A.N.Aff.Etr. B III - 305.

[15] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 3 (1828). Sur les négociations France-Tunisie, Esquer, *La prise d'Alger*, pp. 251-257.

[16] Ceuta, ville du nord du Maroc, occupée par les Portugais en 1415 et par les Espagnols à partir de 1640.

[17] A.N.Aff.Etr. B III - 10 f° 110, Lettre de Vergenne au Conseil du Roi, 13 août 1774.

[18] Les principales guerres eurent lieu en 1638. 1684, 1695-1700. 1705. 1735. 1754. 1756-1808. 1811 1812, 1814.

[19] Voir R.A., 1951, p. 150.

[20] De Kercy, *Mémoire*, p. 120.

[21] Plantet, *Correspondance des Beys*, III, p. 680. Lettre de Lesseps au Comte de la Veronnays. 27 avril 1829.

[22] Plantet, *Correspondance des Beys*, III, 634, Lettre de Guys à Damas, 5 juillet 1827.

[23] Nettement, *Histoire*, p. 248.

[24] A.C.C.M. Série MQ 5 -2.

[25] Venture de Paradis, *Alger au XVIIIème siècle*, R.A., 1896, p. 73

[26] Napoléon 1er, Correspondance..., t. XV, Lettre du 5 août 1807.

[27] Ibid. Lettre du 4 juillet 1807.

[28] Ibid. Lettre du 4 juillet 1807.

[29] Contre-amiral R.de Belot, La Méditerranée et le Destin de l'Europe, Paris, 1961.

[30] Les Anglais n'abandonnèrent Tanger qu'en 1683.

[31] Déclarée en 1756. Le commerce français s'en ressentit durement.
Le tableau ci-dessous est éloquent :
- 1754 : les caravanes affrétées étaient 130.
- 1757 : les caravanes affrétées étaient 93.
- 1758 : les caravanes affrétées étaient 29.
À tel point, que les capitaines caravaniers français vendirent leurs bateaux.

[32] A Malte, en 1800.

[33] Pour réduire la navigation des neutres, l'Angleterre pompait un grand nombre de matelots étrangers et les versait dans sa marine.
A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, Angleterre (1661-1814), pp. 339-341.

[34] Victoire navale de Nelson, en 1805, sur la France et l'Espagne réunies.

[35] : Perrot, *Esquisse*, p. 93.

[36] Shaler, *Esquisse*, p. 75 - 76.
[37] Lacoste et Nouchi, *L'Algérie passé et présent*, p. 237.

BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Vingt-Quatre

LE BLOCUS D'ALGER (1827-1830)

Voici une question restée obscure à ce jour, et qu'il convient d'élucider à la lumière de documents d'archives et de sources demeurées inexploitées ou insuffisamment traitées ! De nombreux historiens se sont contentés d'effleurer le sujet ou de résumer les différents épisodes de la grande crise algéro-française[1], tout en épousant la thèse, défavorable au gouvernement du Dey[2].

Cette attitude partisane amène le chercheur à engager des investigations poussées afin de mieux saisir tous les aspects de « la petite guerre. »

1 - Les origines du conflit

Le refroidissement des relations entre les deux pays, puis la dégradation des rapports, suite à de nombreux malentendus et à la non résolution des problèmes posés[3] et suite aux agissements peu élégants du consul Deval[4], le tout aboutit, dès 1826, à une crise sans précédent, laquelle crise conduira à l'expédition de 1830.

Les prétextes de la rupture ne manquaient pas. Les historiens européens ont fait du coup d'éventail[5], le 30 avril 1827, le point de départ du blocus. En réalité, deux affaires avaient déjà assombri le ciel franco-algérien.

a) La capture de deux navires romains :

La marine d'Alger avait mis la main, en 1824, sur des bâtiments appartenant au Pape. En août 1826, elle en arraisonna encore deux dans les conditions que décrit le consul de France à Civita Vecchia : « Une escadre algérienne de deux corvettes et deux bricks croise sur le mont Argentai et vient de capturer, sous pavillon français, le vaisseau « François de Paul, » romain de quarante-deux tonneaux venant de Gênes à Civita Vecchia, richement chargé[6]. ».

Puis ce fut le tour d'un autre appartenant également au Pape. Conduits à Bône ('Annâba), ils furent déclarés de bonne prise et leurs équipages retenus prisonniers. A cette époque, Alger ne reconnaissait pas le pavillon pontifical.

Le chef de l'Eglise sollicita l'intervention de la France aussi bien en 1825 qu'en 1826 afin de récupérer bâtiments, cargaisons et matelots. Les pressantes démarches de la France étaient intéressées[7]. Cependant, le refus du Dey fut catégorique et les demandes du consul Deval restèrent sans suite[8].

On avait prétendu que le chef de la Régence confondait alors le Saint Siège et l'Ordre de Malte, ce qui paraît invraisemblable : plus d'une fois, les dirigeants d'ici eurent affaire au Vatican, notamment au sujet des captifs algériens retenus à Livourne ou des missionnaires de la Propagande Fide. La cause d'un tel refus s'explique plutôt par l'attitude constamment hostile des Papes organisateurs de croisades contre la Régence[9]. Et ce n'est pas un Dey comme Hussayn qui oublie les multiples expéditions dictées et bénies par le chef de la chrétienté.

b) La visite des bâtiments français :

Deux navires français, « Le Gustave» et « La Conception» revenaient de Corse et se rendaient à Toulon, avec des dépêches du Roi, quand ils furent arrêtés et visités par la marine algérienne conformément aux clauses des traités signés[10]. Aucun incident ne fut provoqué par l'opération. Le message du commandant de la marine à Toulon, adressé à Marseille, ne laissait rien percevoir de répréhensible dans le comportement des Raïs: « Je suis informé, dit l'officier, qu'un des bateaux poste de la Corse, « Le Gustave, » a été visité par une division algérienne qui paraît avoir établi sa croisière des côtes d'Espagne aux côtes d'Italie et qui a annoncé avoir reçu l'ordre de visiter tous les bâtiments de quelque nation qu'ils soient, afin de s'assurer s'ils n'ont pas de Grecs à bord. La visite qu'à reçue « Le Gustave » a été faite, avec tous les procédés convenables, mais comme elle doit occasionner, à ce bâtiment, une quarantaine assez longue, j'ai cru devoir vous en donner avis[11]. »

Le consul de France et le commandant Fleury entreprirent alors des démarches auprès du Dey, lequel avait beaucoup de choses à dire à ses visiteurs. Il furieux contre les agissements des Français sur la côte est du pays, malgré les accords conclus sur le commerce et la pêche du corail[12]. Alger y voyait un dessein hostile et une violation des traités. Seuls le temps et les circonstances étaient défavorables à une action armée, même si le vice-consul en poste à Bône, le sieur Alexandre Deval, neveu du consul à Alger, lançait depuis 1825, défi sur défi aux autorités du pays. C'est pourquoi les discussions tournèrent à l'échec.

2 - Les réactions de la France

Devant la ferme détermination du Dey et son refus de restituer les bâtiments du Pape, on prit outre-Méditerranée, dès novembre 1826, la décision d'envoyer une force navale « pour intimider le Dey et l'amener à une attitude conforme au désir du gouvernement. » Et si les résultats restaient encore négatifs, il conviendrait de « bloquer le port d'Alger et de s'emparer des navires algériens qui tenteraient d'y rentrer. »

La France attendait de son escadre qu'elle paraisse devant Alger le plus tôt possible « afin d'y prévenir, dans l'état avancé de la saison, le retour des armements que le Dey a envoyés en course et afin de ne pas manquer aussi l'occasion de s'emparer de quelques-uns de ces bâtiments[13]. » Rappelons que la flotte algérienne était, à cette date, divisée en trois parties : la première ancrée au port, la seconde sillonnait les mers dans le cadre de la course et la troisième, engagée aux côtés des Ottomans dans leur guerre contre les Grecs en rébellion.

Malgré le danger le Dey était confiant ; il mit à la disposition des pèlerins désireux de se rendre à la Mecque, trois bâtiments de guerre sous les ordres de Mustapha Raïs pour les convoyer jusqu'à Alexandrie[14].

A Paris on attendait beaucoup de l'apparition des vaisseaux du Roi et des menaces proférées pour obtenir une satisfaction et, on espérait aussi que « l'exemple encore récent du Bey de Tripoli produira un salutaire effet sur le gouvernement algérien[15]. ».

Le recours au blocus était-il la seule solution pour faire céder Alger ? Il faut admettre que les nombreux bombardements de la capitale depuis le XVIème siècle n'avaient donné que de maigres satisfactions. Ils ne consistèrent « qu'à briser des vitres avec des guinées, » comme le soulignait d'Estaing dans sa réponse à Jefferson. D'un autre côté, pouvait-on envisager une attaque de vive force contre une ville efficacement défendue, qui n'aurait été possible « qu'avec d'assez grandes difficultés et très peu de probabilité de succès, » restait donc le blocus avec l'espoir de détruire les armements de la Régence. Cependant, si la décision fut prise en novembre 1826, son exécution ne démarra qu'en juin 1827. C'est qu'en hiver, le blocus d'un port, comme celui

d'Alger, était à l'époque, très difficile et « souvent, il faudrait l'abandonner pour ne pas s'exposer à des dangers sans compensation. » Une autre considération avait retenu l'attention du Conseil du Roi : la flotte algérienne hivernait à Alger, généralement, pour ne reprendre la mer qu'au printemps et pour la surprendre, il fallait attendre le printemps[16].

3 - Le blocus.

La première étape se situe en mai-juin 1827. Un mois après l'incident de l'éventail, une goélette, entrant au port d'Alger, jeta l'ancre à l'intérieur de la rade suivant la règle établie, à l'arrivée des navires étrangers. Le va et vient de leurs consuls avec la chaloupe du commandant du port était une pratique courante. Le consul Deval s'étant rendu à ce bâtiment déclare qu'il ne partirait pas et renvoya la chaloupe algérienne[17].

Le lendemain, le capitaine Collet arriva dans la rade à la tête d'une escadre, porteur d'un ultimatum. Ecoutons le Dey relater les événements de ce 13 juin : « Leurs navires de mauvais augure, un vaisseau de deux ponts, deux frégates et une corvette apparurent à la surface de la mer et leur goélette qui était dans le golfe, leva l'ancre et se joint à eux. Le lendemain, une lettre fut envoyée à leur amiral avec demande de réponse dans les vingt-quatre heures... Cette lettre demandait d'arborer le drapeau français à la Qasba... et de hisser au-dessous de lui l'étendard de l'Islam et, de la même façon, à la tour de Gueubekli, place principale de la forteresse impériale dont la renommée est universelle. Il fallait en outre tirer cent coups de canon pour l'annoncer, de nos tours, à tout le monde et que les chefs de l'Odjaq impérial et les grands de l'arsenal, demeure des combattants pour la foi, se rendissent à leurs maudits navires pour présenter des excuses, et aussi d'autres conditions inacceptables qui auraient porté préjudice à l'honneur de l'Islam[18]. »

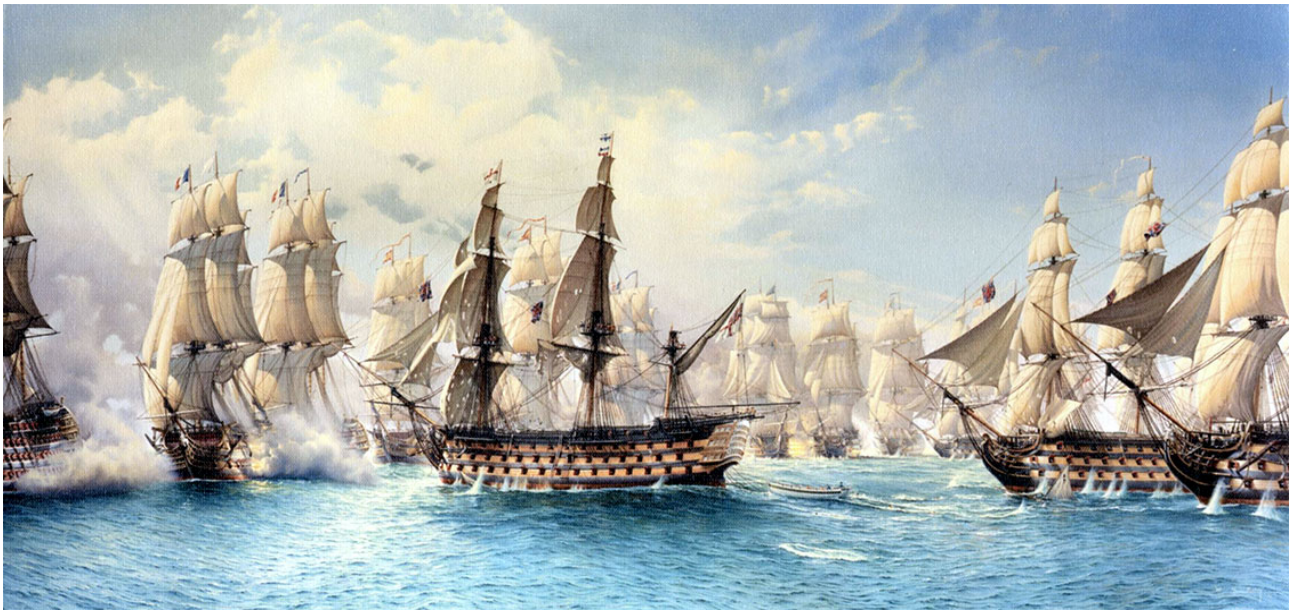
Ces exigences, jugées par le Dey, « indignes d'hommes d'Etat intelligents mais ressemblant aux propos de fous internés dans les maisons de santé » furent rejetées[19], sans tarder, la marine algérienne tenta d'enlever le brick « St Joseph » et la galiote du Roi « La Torche[20]. »

Le 16 juin, la rupture était officiellement consommée. Le but cherché par la présence de l'escadre était de « faire naître la misère et la famine, de provoquer une réaction et des mouvements populaires avec chance de renverser le Dey ou de le rendre plus traitable. »

Le problème des pavillons neutres se posa dès le début du blocus. Pouvaient-ils, sans risque, entrer dans le port d'Alger ?

L'inquiétude des maisons de commerce qui avaient des relations avec la Régence fut grande. Certains pays, tenus par des traités, de fournir au Dey des présents ou des armes, en contrepartie de la bonne harmonie avec Alger, se demandaient comment honorer leurs engagements. Des consuls en poste ici pouvaient-ils recevoir les plis habituels ?

Le vice-amiral, préfet maritime de Toulon, devait dissiper par une note le moindre doute à ce sujet. « Le blocus, disait-il, a été officiellement signifié à toutes les puissances dès le 7 juillet 1827. » Le problème des neutres était déjà réglé depuis le début du siècle[21].



4 - La riposte du Dey.

Devant une action aussi téméraire, la décision du gouvernement fut aussi dure que rapide.

a) A l'Est, on ordonna la destruction des établissements français de la Calle et de 'Annâba[22]. Les fortins furent rasés au niveau du sol et leurs occupants eurent juste le temps de s'embarquer avec leurs armes et matériels à bord de deux navires de Toulon.

Les postes de la côte furent armés avec ordre de tirer sur les navires ennemis qui tenteraient de s'approcher.

Les incidents se multiplièrent. Le Raïs 'Alî al-Feloujî, venant d'Alger, se trouva « serré de près par les Français. » Etant au large de Râs al-Hamra (Cap de Garde), il dut s'enfuir du côté de L'Edough et de là, il prévint les responsables de Bône. Il reçut deux felouques avec des soldats armés[23].

b) C'est à Alger que les décisions les plus importantes furent prises. Comme on craignait un débarquement, la cavalerie fut renforcée et portée à 60.000 hommes. Yahya Agha supervisa les dispositions prises dans les forteresses. A Sidi Fredj, il fit élever un bastion doté de douze canons. Il renforça la garde avec les nouveaux soldats. Les canonniers furent requis de passer la nuit dans les forteresses pour faire face à toute éventualité[24].

La situation de la marine algérienne était délicate ; une partie de la flotte se trouvait en opération, depuis 1926, en Méditerranée orientale « au service de notre Maître fortuné, » en guerre, contre les Grecs comme disait le Dey. On préparait, en effet, Navarin. Une autre partie sillonnait la mer dans la guerre de course[25]. Mais le gros de la flotte était ancré dans le port d'Alger, quand l'escadre française envahit la rade. Seules, des unités légères furent armées pour la surveillance et pour tenter de briser le blocus.

Cette situation rendit le baron de Damas optimiste. Sa lettre au consul à Tunis, le 3 juillet 1827, traduit cette confiance : « tous les armements du Dey se trouvent resserrés dans ce port, à l'exception d'une frégate et d'une corvette qui avaient été envoyées à Alexandrie [...]. Dans tous les cas, les corsaires d'Alger se trouvent, maintenant, dans l'impossibilité de nuire à notre commerce et à celui des autres nations[26]. »

On passa l'été à s'organiser des deux côtés et à riposter. Du côté français, on voulait bloquer la flotte devant Alger, mais faire aussi la chasse aux bâtiments algériens' dans différents secteurs de la Méditerranée. Le consul Guys fit Ravoir au baron de Damas que « la frégate « Marie Thérèse» commandée par le capitaine Fouqué arrive d'Alger. Elle va croiser le Cap Bon pour s'emparer des deux bâtiments algériens qui doivent y passer en revenant du Levant[27].

c) La chasse aux navires français se poursuivaient. Le blocus, loin d'arrêter la guerre navale, ne fit que l'étendre en Méditerranée où les forces françaises n'avaient jamais été aussi importantes[28]. La chasse à ses dernières, fit alors rage.

Des bâtiments algériens réussirent à gagner le large avant et pendant le blocus. Un groupe de quatre unités, armées de quatre à six pierriers quitta le port, dans la nuit du 18 au 19 juin sans que la division ennemie s'en soit aperçue et menaça le commerce et les propriétés des Français[29]. Dès le mois d'août 1827, deux navires furent capturés dans les eaux d'Oran et leurs équipages fait prisonniers. On revint alors au système des convois dont le coût et l'inefficacité furent étalés au grand jour.

Un avis affiché à la bourse de Marseille, le 6 août, avertit les bâtiments destinés pour Ajaccio « qu'ils doivent se trouver à Toulon le 8, parce que ceux de Bastia y sont déjà rendus et qu'il n'y a qu'une escorte pour tous, » tandis que ceux arrivant des Terres Neuves et entrant en Méditerranée « doivent attendre à Cadix l'escorte dont ils auront besoin pour naviguer avec sécurité[30]. »

Les négociants et armateurs de Marseille ayant dans la rade de Tunis un nombre considérable de navires « qui y chargeaient de l'huile et des laines [...] se trouvaient compromis par la guerre d'Alger et surtout après qu'il est sorti des corsaires de cette Régence. »

Ce n'était pas seulement dans leurs déplacements que les bâtiments français couraient le risque ; une lettre de négociants nous l'apprend : « Ils sont en péril même à l'ancre parce que les rades du royaume de Tunis sont très ouvertes et sans défense. Les corsaires voisins qui se glissent à la côte pourraient, impunément, y exercer leurs rapines[31]. »

On chercha, à partir de la rade d'Alger et de Toulon, à prévenir le désarroi dans le commerce était très grand. « La Faune» commandée par le capitaine Faure arriva d'Alger... « La Vestule » prit la croisière du Cap Bon tandis que « La Marie-Thérèse» ralliait la division d'Alger, dit un message du consul Guys au baron de Damas[32]. Collet dépêcha « L'Eclipse, » un brick goélette qui devait « être suivi d'un autre bâtiment pour protéger le commerce de Tunis, sous les ordres du comte d'Oysonville[33]. » Pour sa part, le commandant de la marine à Toulon, désigna quelques unités de guerre pour croiser dans les eaux tunisiennes afin d'en « empêcher l'approche aux corsaires. » Les navires marchands devaient être escortés jusqu'à Marseille. Cette mesure était jugée indispensable à la sûreté du commerce et devait relever le courage des marins qui ne voulaient plus hasarder en Barbarie.

Les Raïs de la Régence déployèrent une action si intense que l'on rencontrait partout les fameux corsaires.

Le capitaine Ch .Lefee, de Rouen, commandant le brick « L'Edouard, » signalait à son arrivée à Marseille que « se trouvant dans le détroit de Gibraltar, le 3 août, vers sept heures du matin, étant par 36,40 de latitude Nord et de 4,50 de longitude Ouest, un Brick-goélette de guerre dont l'équipage était costumé à l'algérienne, a passé près de lui, courant vent arrière [...] qu'il y avait en vue plusieurs navires parmi lesquels se trouvait une frégate de guerre[34]. »

Dans les parages de Tunis, la surveillance étant stricte. Un navire français, « l'Aimable, » chargé d'huile pour Marseille fut capturé. Reconduit à Tunis, son chargement fut vendu aux enchères[35]. Alors, le consul de France se trouva contraint d'arrêter les départs pour la cité phocéenne jusqu'à l'arrivée de l'escorte militaire. Cependant, l'effort militaire de la France dans le secteur de Tunis ne semble pas avoir porté ses fruits, comme le laisse voir la correspondance du comte de Chabrol : « La goélette « la Cigogne » est en route pour aller à Tunis, seconder « la Marie THhérèse. » Mais les felouques algériennes trouveront toujours moyen de tromper la surveillance de nos bâtiments de guerre[36].

5 - Deux batailles navales devant la capitale.

L'affrontement entre les deux marines devenait inéluctable. Le premier combat eut lieu le 4 octobre 1827. Ce jour coïncidait avec la célébration de la fête du Mawlid an-Nabawî.

Deux récits de témoins nous donnent d'amples détails sur cet épisode du blocus[37]. Le premier est celui du Dey, lui-même, rapporté dans sa longue lettre au Grand Vizîr.

« Nous avons équipé, dit-il, nos onze petits vaisseaux de guerre qui se trouvaient à l'intérieur de notre port, composés d'une vieille frégate et de bricks pour le reste[38]. L'intérieur de ces navires fut bourré de guerriers musulmans[39]. La veille du douzième jour de rabî al-awwal de l'année actuelle de la Victoire, après le coucher du soleil, plaçant leur confiance en Dieu et demandant l'intercession du Prophète de Dieu [. ..] Ils ont pris la mer[40] et, le lendemain, jour sacré de la naissance du Prophète, les navires des Infidèles [...] ont été en vue. Le combat dura quelques heures après que l'ennemi, craignant d'être enveloppé et soumis à l'abordage, fit voile, en toute hâte, à la rencontre des Algériens. Bien que nos vaisseaux, ajoute le Dey, semblables à des dragons à sept têtes les aient attaqués, la volonté de Dieu Très Puissant ayant opposé un vent défavorable, nos vaisseaux ont dû rester au rivage et ne sont parvenus, qu'à grands efforts, dans les eaux de l'ennemi avec lequel ils se sont mesurés. Sur le champ, ils ont allumé le feu de la guerre et, par un duel d'artillerie de plus de trois heures, ils ont transformé la surface de la mer en une fournaise[41]. »

Pfeiffer, chirurgien allemand au service du Dey, fut lui aussi, le témoin de cet engagement : « Les navires barbaresques, dit-il, entourèrent les Français et une lutte acharnée commença. Quatre bâtiments algériens attaquèrent, en même temps, la frégate, deux autres canonnèrent la corvette, le brick eut à se défendre contre d'autres unités...

Les Musulmans déployèrent une véritable fureur [...] Le feu était si vif, qu'une épaisse fumée enveloppait les deux escadres et que dans ce nuage plein de tonnerre, on voyait seulement palpiter, comme des éclairs la flamme des canons. En de rares intervalles, lorsque les équipages faisaient une manœuvre et que le vent emportait la blanche vapeur, on découvrit les flottilles déjà criblées de projectiles[42]. »

La foule des Algérois, ceux qui n'avaient pu se porter volontaires, suivaient anxieux sur les terrasses, les péripéties du combat. D'après Pfeiffer, un seul navire montra une vaillance et une habilité supérieure. C'était une goélette commandée par le Raïs 'Umar (qui) eut l'adresse de couper le vent aux Français après qu'il fondit sur leur goélette et, la maltraitant d'une façon très dure, abattit son grand mât et rompit son gouvernail en deux[43].

Le hardi capitaine allait l'aborder quand l'amiral français donna le signal du départ[44]. La frégate prit à la remorque la goélette en mauvais état. Puis, les navires se mettant l'un derrière l'autre, filèrent vent côté dans la direction de la haute mer, et furent bientôt hors de vue. A leur tour, les bâtiments algériens regagnèrent le port[45], après avoir beaucoup souffert. Les équipages avaient perdu du monde. Le comte d'Attali avance « vingt morts et quarante blessé du côté algérien... et les deux plus gros bâtiments fort endommagés. » Le Dey par contre, affirme qu'une bataille de cette violence n'a causé aucun dommage à nos vaisseaux, seulement un homme, de nationalité arabe, a bu la coupe du martyr. Nous avons six blessés « tandis que, se basant sur des lettres parvenus de Tunis et des pays chrétiens, il signale, au sujet de l'ennemi, qu'un des grands capitaines de vaisseau amiral avait eu la main emportée par un boulet et, en outre, les pervers infidèles précipités dans le feu de l'enfer, les blessés transportés dans les hôpitaux de Toulon seraient au nombre de cinquante-six. »

Cependant, malgré les prouesses des Raïs, le demi-échec de la marine affecta profondément le Dey qui, dit-on menaça ses capitaines de leur couper la tête. Le consul Sarde trouvait que l'artillerie n'était pas à la hauteur. Elle aurait été servie par des gens sans compétence, « des marchands connaissant, à peine, le maniement des armes. D'autre part, les divergences et les rivalités qui divisaient les responsables, ne furent pas pour gagner un combat[46].

Le second accrochage eut lieu le 25 octobre 1827. Quatre vaisseaux de la Régence, armés chacun de six pièces de canon, chacun de soixante hommes, se trouvèrent en face de cinq vaisseaux ennemis, « La Provence, » « La Constante, » « l'Alerte, » « la Chapenoise, » et « la Flore. Ces bâtiments donnèrent la chasse aux Algériens. Cependant, malgré le feu protecteur des batteries du Cap Caxine, deux unités furent détruites et deux autres s'échouèrent sur la côte[47].

6 - Des effets peu probants.

Durant les premiers mois de 1827, on affichait, de l'autre côté de la Méditerranée, une sérénité et une foi dans l'œuvre entreprise. On fondait aussi beaucoup d'espoir sur un succès de taille. Dans le discours du trône, le 5 février 1828, le Roi affirmait qu' « un blocus rigoureux dont le terme est fixé au jour où j'aurais reçu la satisfaction qui m'est due contient et punit Alger et protège le commerce français. » Un mois après, La Ferronnays, Ministre des Affaires Etrangères ajoutait : « Nous avons lieu de croire jusqu'à présent que le blocus suffira pour obtenir les satisfactions exigées sans qu'on ait besoin de recourir à d'autres moyens[48]. ».

Malgré cet optimisme délirant, l'année 1828 fut très riche en activité corsaire. Paris Gaetani, du brig sarde « l'Union, » parti de Gibraltar, le 29 janvier, arriva à Dieudonné le 22 février. Mais ayant relâché à La Roquette, près d'Alméria, il y trouva mouillés cinq bâtiments français et il fit, à son insu, la découverte suivante : un bateau de construction valencienne « mâté et voilé de même, » vint mouiller près de brig « l'Union. » L'officier put voir que ce bateau avait à son bord « une cinquantaine d'hommes, tous habillés à la turque. » Il se rendit alors avec son canot à bord du brigantin « Le Bon Barthelemy » pour avertir les deux frères Roux que le bateau mouillé à leur côté... était un corsaire algérien. On alerta le capitaine du port et les commandants des autres bâtiments français. Il fut question de réunir les cinq équipages pour attaquer, mais la proposition du capitaine Paris Gaetani ne fut pas retenue[49].

Plus on croyait les Algériens étouffés par le blocus, plus ces derniers se montraient entreprenants. N'a-t-on pas vu treize capitaines de navires adresser à la Chambre de Commerce de Marseille, une pétition dans laquelle ils exposaient que la crainte des corsaires algériens s'oppose à leur départ qu'ils ne veulent effectuer que sous escorte. » Ils suppliaient la Chambre « d'intercéder pour eux auprès de M. le Commissaire général de la Marine pour que cet administrateur expédie à Marseille, au plus tard le 5 juillet, un navire de guerre qui puisse les convoyer jusqu'à Gibraltar[50]. »

Dans ce long conflit, Mahon jouait un rôle de relais à la marine française. Les navires reliant Marseille à la rade d'Alger y passaient. Il y avait aussi des dépôts de vivres et les bâtiments affectés au blocus y venaient régulièrement s'y ravitailler. C'est là que les Raïs les attendaient. Le consul de France, dans cette ville, s'adressant à son ministre, lui fit le récit détaillé de la présence d'un bâtiment algérien dans ce port et l'incapacité de deux vaisseaux français de s'en saisir. Armé de six canons et portant soixante hommes d'équipage, commandé par 'Arif Raïs, il était sorti d'Alger depuis 25 jouis... A cause du temps, il se réfugia à Mahon. Le consul en avertit deux commandants qui s'y trouvaient et on prit toutes les dispositions nécessaires pour le clouer et pourtant... il quitta les lieux sous le nez des officiers chargés de le prendre... puis, on le repéra près des côtes de Sardaigne. Un brick français, « l''Alerte » quitta la rade d'Alger et partit à sa recherche. Il ne le trouva jamais[51].

Le 29 août, eut lieu la prise du brick « l'Amitié » de Saint Brieuc, escorté pourtant par le navire « La Fauvette, » à l'ouest de Cadix, dans les circonstances que voici : « parti de Marseille vers l'Océan, il fut attaqué par deux balancelles algériennes qui venaient de capturer deux bricks : « l'Albine » et « la Marie Joseph. » La première prise fut conduite à Tétouan, la seconde à Larache (al'arâ'ich). Les bricks étaient richement chargés[52]. Un mois après, « le Solitaire » et « l'Adèle » tombèrent à leur tour tout près de Palma. Conduits dans ce port, ils furent déclarés de bonne prise par les autorités espagnoles.

L'inquiétude gagna les autorités maritimes de France. Les dépêches signalaient les unités algériennes çà et là et même, « à deux lieux environ au sud du Cap Couronne[53]. » Et tout le monde alertait tout le monde.

Le commandant Blanchard du brick français « la Jeune Indienne » venait de Saint Pierre (Martinique) et à peine arrivé dans le Cap de Gâte, il était déjà mis en garde par le capitaine d'un brick du Roi « de se méfier d'une balancelle corsaire algérienne[54]. » La hantise du chébec était si grande qu'on le voyait là où il n'était pas. Dans une lettre. Le commandant de la frégate « l'Euphigénie » fait le récit d'une drôle de méprise : un bâtiment à trois mâts, vue par l'avant, au mouillage de Bougie venait d'être signalé comme pouvant être une corvette algérienne. « L'Euphigénie » et le brick « le Voltigeur » furent envoyés vers ce point et au moment où toutes les dispositions étaient prises pour l'enlever ou le détruire, au mouillage même sous les batteries

de la ville, cette corvette... s'était transformée en ... navire marchand toscan[55] !

Quant à la flotte retenue dans le port, les craintes qu'elle inspirait n'étaient pas des moindres. On s'attendait à des sorties ravageuses surtout à la faveur de la nuit. Le Préfet Maritime de Toulon prévenant le Commissaire de la Marine à Marseille lui dit dans un message : « Le commandant du blocus d'Alger me prévient que deux corsaires de cette Régence sont prêts à sortir du port. Comme il serait impossible qu'ils parvinssent à tromper la vigilance de nos croiseurs, prévenez en la Chambre de Commerce pour qu'elle engage les bâtiments de convoi à ne pas s'écarter de leur escorte[56].

Les craintes finirent par gagner de nombreux capitaines qui, au moindre soupçon, abandonnaient leur navire. Ce fut le cas, notamment, de ceux du « Saint Joseph » et du « Mont Blanc » de Morlaix. Quant au capitaine Herve, terrorisé à la simple apparition d'une silhouette, if quitta lâchement son navire en abandonnant son équipage... et la silhouette s'avéra un garde-côte espagnol !

7 - Des résultats décevants.

Plus le blocus durait, plus le mécontentement se généralisait en France. Une pareille entreprise était jugée avec sévérité. Le coût de l'opération était un argument contre.

« De tous les moyens, s'écriait Laborde ainsi que l'avait annoncé le discours de la Couronne en 1827, le moins efficace était, sans doute, celui qu'on a employé, le système du blocus qui, depuis trois ans, coûte à la France plus de vingt millions sans résultat. En effet, si on s'approche trop de la terre, on court le risque, en un moment, d'être affalé à la côte et brisé sur les rochers. Si on tient trop la haute mer, il n'y a plus de blocus[57].

Le premier but assigné à l'entreprise était d'intercepter toute communication entre la mer et les ports assiégés de la Régence. Il n'était pas atteint. « Des corsaires, sortis d'Alger, constatait un responsable, se sont répandus impunément dans la Méditerranée et ont déjà fait à notre commerce des prises qu'ils sont allés vendre à Oran d'où ils paraissent être rentrés, tranquillement, pour en sortir à nouveau ! »

A la déception des Français, s'ajoutait celle de la chrétienté. Le début du blocus avait fait naître beaucoup d'espoir en Europe, « Le Saint Siège, la Toscane, l'Italie toute entière, attendaient les résultats avec anxiété. » Le blocus avait ranimé la confiance et l'espoir des Etats de la Péninsule. Mais voici que leur sécurité s'était évanouie « en apprenant que les corsaires algériens continuaient d'infester la Méditerranée[58]. » On ne comprenait pas l'inactivité de l'escadre dont les bâtiments éprouvaient des avaries. Les marins exposés aux maladies furent, les uns emportés par la mort[59], les autres démoralisés et affaiblis par un séjour éprouvant. « Pendant trois mortelles années, écrit Nettement, mener la même vie sur la même mer, se promener sur le même tillac, en vue de la même côte, avec les mêmes compagnons, savoir d'avance que le lendemain ressemblera au jour, comme le jour ressemble à la veille, c'est là pour les jeunes marins, chose plus difficile que de braver les périls de la tempête ou les dangers de la guerre[60]. ».

Le commerce français fut touché directement. Les négociants de Marseille disaient que le blocus « n'a pour le Dey que des inconvénients bien moins graves que ceux dont nos armateurs se plaignent. » Du Petit Thouars affirmait qu'il n'y a pas eu de destruction de navires algériens « parce qu'aucun n'a pris la mer, il n'y a pas eu de prise sur le commerce algérien parce que Alger n'a pas de commerce, le blocus n'a pas réduit le Dey, parce qu'un blocus est inévitablement inefficace pour réduire Alger[61]. »

Les responsables du blocus semblent avoir méconnu les remarques de l'Amiral Ruyter[62] consignées dans une de ses lettres: « Je suis d'opinion, dit-il, que le dessein de tenir la ville d'Alger assiégée un an entier par eau ne peut être exécuté sans beaucoup de risques parce qu'en hiver, lorsque les vents viennent à se renforcer du Nord et à faire enfler la mer, les vaisseaux sont trop violemment battus des vagues et des brisants qui sont dangereux à cause de peu de profondeur. Ainsi, on a toujours à craindre les périls auxquels les Algériens mêmes furent exposés au mois de décembre 1662, car ils perdirent alors quatorze de leurs vaisseaux et sept prises qu'un vent forcé du Nord fit périr aussi bien au dedans du môle qu'au dehors. »

Les résultats furent en fin de compte très maigre. Clossoles ne s'empêcha pas de dire : « Le blocus fatigua nos marins bien plus que les sujets de la Régence[63]. »

8 - Les effets de l'opération sur le pays.

On ne peut nier que la Régence connut des entraves à des échanges commerciaux. Le gouvernement vit ses revenus de la mer tomber sérieusement. Pour limiter la portée du blocus, on se retourna vers l'intérieur, on en tira les denrées indispensables à la vie de la capitale. La différence de valeur des objets importés sur ceux emportés restait, en fin de compte, en Algérie. Les campagnes répondirent, dans l'ensemble, aux besoins. Le commerce s'alimentait par le Sud, par Tunis ou par le Maroc. On n'était point aux abois pour céder. Si le blocus a exacerbé la population de la ville[64], il ne l'a pas entraîné dans l'insurrection. Dans Alger, on trouvait bien des produits européens transitant par Oran et Bône (`Annâba) qui recevaient des navires anglais abordant de Gibraltar ou des bâtiments italiens venant de Livourne[65].

Du côté de la mer, les choses se dégradaient pour la marine de la Régence. Le blocus permit, selon le Dey, « aux navires des brigands grecs, au nombre de plus de quinze, de croiser depuis Tripoli jusqu'au détroit de Gibraltar, attaquant et mettant en fuite les Musulmans[66] ».

A Oran, la vigilance était molle. Alors que le brick « l'Adonis » se trouvait en mission de surveillance devant la ville, le capitaine Ropert réussit un coup de main audacieux. Le 14 mai 1828, il apprit par un navire toscan qui sortait d'Oran, qu'il y avait dans le port un navire de Marseille capturé sur la côte d'Espagne. Il fournit toutes les indications utiles permettant la prise du bâtiment. Aidé par le brick « l'Alerte, » le capitaine Ropert monta son opération et malgré l'alarme donnée par le garde du port, le bateau fut remorqué et emmené.

9 - Comment sortir de l'impasse.

L'absurde guerre avait, de plus en plus, d'adversaires en France. Pour en finir, on envisagea d'autres solutions dans l'espoir de faire plier le Dey.

a) L'intoxication :

Aujourd'hui, on dirait la guerre psychologique. Par l'usage de faux bruits, de nouvelles alarmistes, de rumeurs de débarquement, on chercha à faire peur, à terroriser le Diwân et les dignitaires. Le 4 septembre 1827, le Dey fit lire au consul sarde, chargé des intérêts français, un article de la Gazette de Génova et dans lequel il était question des effectifs de la flotte française de guerre. On parlait de deux cents unités ! Il n'échappa à personne que l'article, visiblement inspiré, tendait à intimider les dirigeants algériens[67].

b) L'occupation d'Oran et de Bône :

On était, en effet, à la recherche d'une solution de rechange. Le 15 mai 1829, une commission de marine réunit trois vice-amiraux, un contre-amiral, un capitaine de vaisseau, le secrétaire général de l'Amirauté ainsi que des fonctionnaires civils et militaires. Le consul Deval y assistait. Présidée par le Ministre de la Marine et des Colonies, la réunion avait, à son ordre du jour, l'occupation d'Oran ou de Bône par la force. Un succès pouvait mettre fin à cette interminable guerre d'Alger.

On prétendait alors qu'avec deux mille hommes à peine l'occupation d'une de ces villes était possible. Les stratèges préféraient une action contre Bône. Les mobiles économiques n'étaient pas absents dans le choix. Cependant, le projet fut rejeté par le Ministre des Affaires Etrangères qui s'en tenait à la négociation avec Alger pour clore le différend[68].

c) La négociation :

Le choix de l'envoyé se porta sur La Bretonnière pour mener à bien les pourparlers. Chargé d'une mission auprès du Dey, il devait arriver à une transaction avec ce dernier, la France étant revenue sur ses premières exigences. Mais, quand l'envoyé spécial se rendit, le 31 juillet 1829, à l'audience accordée par le Dey, les marques d'hostilité l'attendaient sur son chemin. Trois chaloupes provenant des frégates françaises « l'Euphigénie » et « la Duchesse de Berry, » débris du drame du 18 juin[69], furent placés sur le passage de la délégation. « De jeunes Algériens frappaient dessus afin d'attirer l'attention des Français sur ces objets[70].

10 - L'incident fatal.

Le 2 août 1829, les propositions françaises furent rejetées. Le 3, vers midi, le vaisseau parlementaire « la Provence » essuya un tir des batteries du Fanal, puis une canonnade à boulets[71].

L'Allemand Pfeiffer nous en donne les raisons : « Le vaisseau français dériva vers les grands forts, trois fumades, faites selon l'usage, avec de la poudre brûlée à l'air libre lui donnèrent, inutilement, avis de s'éloigner ou de mettre en panne sans qu'il répondit à cette invitation et que ce fut alors que commença la canonnade[72]. »

Qui donna l'ordre de tirer ? Sur ce point, plusieurs versions s'affrontent. L'Algérois az-Zahhâr affirme que le Pacha (Dey) ordonna à Wakîl al-Hardj et au Bachtobjî de tirer sur le vaisseau, si, dans un délai de deux heures, il était encore au port. Le temps imparti s'étant écoulé, on le bombarda[73].

Par contre, Hamdân Khûdja dit que le Dey est absolument étranger à cet incident[74], mais l'historien ajoute que si le chef de la Régence avait nommé, à la tête de la marine, un homme digne de ce poste, la guerre n'aurait pas eu lieu.

Le consul de Sardaigne fit supporter la responsabilité du grave incident à deux hommes : Wakîl al-Hardj « l'homme le plus ignorant, le plus acharné contre les Français et contraire à la paix ainsi que tous ceux qui l'entourent à la marine. » Le deuxième est le consul de Naples « qui guidait le Dey par ses intrigues [...]. La conduite infâme de cet indigne employé pendant cette négociation à mettre les plus grands obstacles au progrès de l'heureuse réussite qu'on déjà espérait [...] puisque j'avais presque décider Le Dey à envoyer l'officier de marque à Paris [.. .] Je ne puis concevoir comment la cour de Naples ait pu confier une charge aussi honorable à un homme aussi obscur que grossier car il était pêcheur de corail. »

Il y avait aussi l'Angleterre qui veillait et soufflait sur le feu. Ecoutons le diplomate sarde : « Il arrive, très fréquemment, des bateaux de guerre anglais et, par une fatalité inconcevable, ils précèdent toujours de près les parlementaires ou bien, ils se trouvent aux époques où il y a quelque opération importante à la négociation. Le « Pilorus » destiné à croiser dans toutes les côtes d'Afrique, commandé par le capitaine Guin, se trouve ici à l'ancre depuis avant-hier au soir. Le commandant est à terre et il s'arrêtera sept à huit jours. Ils apportent des nouvelles obscures. »

Pendant qu'on préparait la solution militaire, le blocus n'était au juste qu'une entreprise d'attente. Puisque Alger s'était montré, encore une fois, imprenable, il fallait se décider à son investissement du côté de la terre. C'est pourquoi le blocus commencé le 16 juin 1827, devait prendre fin ce 14 juin 1830, le jour du Débarquement à l'Ouest de la capitale.

Cécité politique du Dey.

On s'était posé la question sur les possibilités qu'avait Husayn de rompre, à son avantage, la longue présence française devant la capitale. Avait-il songé à d'autres plans pour vaincre ? A première vue, la chose aurait été impossible tellement les erreurs commises étaient graves et nombreuses. D'abord, le gouvernement avait, depuis toujours et imprudemment, tout concentré dans Alger : navires, arsenaux, établissements maritimes, dépôts, canons et munitions. Il n'avait jamais voulu ou su exploiter les nombreux avantages qu'offraient les ports et rades du pays. De l'Ouest à l'Est, de Honaïn à Bône, plusieurs points pouvaient reprendre l'activité d'Alger. Bougie avait un bon mouillage et une position telle qu'on pouvait, suivant les anglais, y construire un second Gibraltar. Les ports d'Oran et de Mars al Kabîr ne manquaient pas d'atouts. Leur arrière-pays était riche. Mais ces points étaient mal entretenus et dépourvus d'infrastructure. Le cas de Bône par exemple. Le Raïs 'Alî al-Fellouji, venant d'Alger, parvint à ce port malgré le blocus décrété par les Français. L'artillerie de la ville n'était pas entretenue. Le Raïs s'en chargea alors que cette besogne incombait d'habitude « au canonnier en chef qui doit surveiller l'entretien des affûts et des accessoires, mais cela avait été négligé durant ces derniers temps[75]. »

D'autre part, le Dey, entêté de son droit et fameusement soutenu par quelques puissances[76] dont l'Angleterre « attendait avec patience que la tentative navale échouât comme toutes celles qui l'avaient précédée[77]. » Et, « La petite guerre » devant Alger céda la place à une grande, déclenchée à partir de Sidi Fradj.

[1] Sur le blocus : Rozet et Carette, *L'Algérie*, p. 28 ; Mercier (E), *Histoire de l'Afrique septentrionale*, III, 526-532 ; Grammont, *Histoire d'Alger*, pp. 390-392 ; Esquer, *La prise d'Alger*, Chap. III et IV ; Julien (Ch.A), *Histoire de l'Algérie contemporaine*, pp. 21-26 ; Feraud (Ch), *Destruction des Etablissements français de La Calle en 1827*, R.A., pp. 421-436.

[2] Nettement, *Histoire de la Conquête d'Alger*, Lecoffre, 1856, p. 140 à 148.

[3] Dont la très louche affaire du règlement des créances Bacri et Bouchnaq, les puissants négociants juifs d'Alger.
On relève, dans le Mémoire de Saint Martin, rédigé en 1827, ce qui suit : « La justice dans ces contestations était, il faut en convenir, du côté des Algériens. Les décrets violents du gouvernement impérial contre le commerce anglais et la navigation des neutres ainsi que le refus ou tacite ou formel d'exécuter les clauses du traité du 17 décembre 1801 qui rendait les deux gouvernements français et algérien solidairement responsables des créances réciproques de leurs sujets... furent les causes de ces dissensions. Le refus constant que faisait la France de donner attention aux réclamations bien ou mal fondées des négociants de la maison Bacri, avait fini par aigrir la Régence. Les Algériens hors d'état d'obtenir justice se la firent violemment. » (A.N. Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, 1825-1830, t. 11).

[4] Pierre Deval fut consul à Alger du 20 août 1815 au 11 juin 1827. « Il était, écrit Ch.A Julien, unanimement considéré dans les ports méditerranéens comme un homme taré qu'on pouvait, à bon droit, suspecter. Agé de cinquante-cinq ans, il avait une longue expérience des pays musulmans [...] Il avait acquis plus de souplesse, d'humilité intéressée et de sens des intrigues que de capacités diplomatiques. A Alger, on le tenait pour un proxénète, un homme assez soucieux du droit des gais. » (*Histoire*, p. 24).

[5] Le coup d'éventail n'est qu'un futile prétexte. La France avait subi, auparavant, de plus graves humiliations. A-t-on oublié les coups de canons que plusieurs fois Don Miaule de Portugal avait fait tirer sur les vaisseaux français « sans que jamais on eut songé à armer seulement une frégate pour demander réparation ? » Que de vaisseaux endommagés ou même détruits ! Que de dangers pour les marins !
« Chaque fois, écrit DJ. Montagne, que cet attentat s'est renouvelé, on s'est contenté de l'explication donnée par un ministre et du simulacre d'une destitution contre le chef militaire qui avait été l'instrument de cette grave insulte. » (*Physiologie morale et physique d'Alger*, pp. 101-102).
Deux consuls de France en poste à Alger, Le Vacher et Poile, furent attachés le premier en 1683, le second en 1688 à la bouche du canon et exécutés sans provoquer autre chose que la conclusion en 1689, d'un « traité de paix centenaire. »

[6] A.C.C.M. Série M R.46 141, Lettre à Mlle Président du Conseil du Commerce de Marseille.

[7] A peine Paris s'était-il manifesté que le Souverain Pontife s'empressa d'ordonner que les navires français fussent admis et traités, désormais, dans les ports romains au même titre que ceux de ses sujets.

[8] Devenu exigeait le respect du pavillon papal au mépris de l'ordonnance du 3 mai 1781 interdisant aux consuls de « recevoir aucune commission ou mission de puissances étrangères. »

[9] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, (1825-1830), t. 11.

[10] Voir l'article IV du traité franco-algérien du 7 septembre 1719.

[11] A.C.C.M. Soie M R 46 1 41,19 août 1826.

[12] Sur les travaux entrepris à La Calle, Nettement (*Histoire*, pp. 143-144). On y éleva de véritables forteresses dotées d'armes et avec présence d'officiers et de soldats. On raconte que le Dey, apprenant ces mesures, s'écria qu'il ne souffrirait jamais un seul canon infidèle sur le territoire algérien.

[13] Lettre au Comte Chabrol, Ministre de la Marine (A.N. *Mémoires et Documents*, t. 11).

[14] Zahhâr, *Mudhakkirât*, p. 170.

[15] Allusion à la guerre entre les Etats-Unis et la Régence de Tripoli et au blocus de cette ville, 1801- 1805.

[16] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, 111, Algérie (1825-1830).
L'idée d'un blocus de la capitale n'est pas nouvelle. Déjà, Jefferson avait son projet : « Le blocus perpétuel d'Alger par une flotte internationale. » Il avait sollicité l'opinion de d'Estaing qui lui avait répondu : « qu'en bloquant Alger, à l'aide de navires solidement ancrés et amarrés et réunis les uns aux autres par des câbles et des chaînes de fer, cette cité serait bien vite dans l'obligation de demander la paix. » (Dupuy, *Américains et Barbaresques*, p. 31)
La ville avait connu, en 1824, un petit blocus, celui de l'Anglais Neal qui décréta que « les ports de la Régence ont été déclarés en état de blocus et que toute communication avec ces ports se trouve interdite. » Entreprise en mars, la tentative fut levée le 26 juillet, sans résultat.

[17] Lettre du Dey au Grand Vizir à Istambûl, trad. et publ. E. Kûran, R.A., 1952, pp. 188-195, Le document est daté du dernier jour de jumâdâ al ûlâ 1243 de l'H (19 décembre 1827).

[18] R.A., 1925, p. 190.

[19] « Je m'étonne, aurait dit Husayn, que les Français ne me demandent pas aussi ma femme ! »

[20] A.C.C.M. Série MR 46.1.41.

[21] Au terme de l'article XII de la Convention du 8 vendémiaire, an IX, entre la République Française et les Etats-Unis, « l'entrée des ports ennemis de l'une des deux nations, bloqués, assiégés ou investis par ses forces, est absolument interdite aux bâtiments de toutes espèces de l'autre, et vice-versa. » Lettre du Chargé du Service d'Etat-major au citoyen Dolier, Président du Conseil de Commerce à Marseille, 21 pluviôse, an X (A.C.C.M. Série M Q 5-2, Algérie An X- 1834).
Signalons que le 15 octobre 1803, le blocus de Tripoli reprit et le 18, le consul des Etats-Unis à Marseille notifia la mesure au Préfet Maritime des Bouches du Rhône. Dès le 23, l'affaire fut évoquée par la chambre de Commerce qui dénonça « le funeste effet du blocus sur le commerce des neutres. »
Répondant à l'indignité des Marseillais (qui ne seront pas indignés en 1827), Talleyrand soulignait, le 29 février 1804, que « le droit de blocus était reconnu aux Américains par leurs conventions avec la France et, d'une façon générale, par les conventions maritimes qui règlent, en temps de guerre, les rapports des neutres avec les puissances belligérantes (J.Reynaud, Revue de la C.C.M. n° 541, février 1945, pp. 24-25).

[22] Sur ces faits, Feraud, « *La Destruction des Etablissements français de La Calle en 1827*, d'après les Documents Indigènes, » R.A., 1873, pp. 421-437.

[23] Feraud, R.A., 1873, p. 426.

[24] Zahhâr, op. cit., p. 163.

[25] En août 1827, le Raïs 'Alî al-Buzarrî'î, monté sur un chébec, amenait d'Oran une prise chargé de savon et de... vin dont le produit était « de 150 douros de France (45 750 francs). Deux mois plus tard, deux chébecs français furent capturés. Leur produit atteignit 11 333 boudjouds (20 399 francs). Quelques jours après, deux chébecs d'Alger amenaient une autre prise d'Oran. Puis ce fut le tour du Raïs 'Alî al-Miyûrqî, qui venant de Tunis, ramenait une prise dont le produit était de 39 142 riais (29 356 francs). (Devoulx, *Registre*, R.A., 1872, pp. 302-303).
Le 26 septembre 1827, les corsaires d'Alger capturèrent deux bâtiments espagnols qui furent ramenés à Alger et les équipages faits prisonniers. (Modica, « *Le Rôle du Comte Dattili*, » B.S.G.A., 1/1914, p. 82).

[26] Plantet, *Correspondance des Beys de Tunis avec la Cour de France*, III, p. 634, Lettre du 3 juillet 1827.

[27] Plantet, op. cit. Lettre du 5 juillet 1827.

[28] Dès juillet 1827, la France plaça en Méditerranée des forces navales bien supérieures à celles qu'elle avait coutume d'y entretenir :
L'escadre du Levant : 23 bâtiments dont 4 vaisseaux prêts à opérer sous le commandement du contre-amiral de Rigny ; une division navale de bâtiments, bientôt portée à 12, s'établit en croisière devant les ports de la Régence d'Alger sous les ordres du capitaine de vaisseau Collet ; 6 autres navires patrouillaient en divers points de la Méditerranée (Cap Bon, Côtes d'Italie, Baléares) ; quatre bricks et des goélettes employés à convoyer les navires de commerce sur les lignes principales: Marseille/Cadix et Marseille/Archipel. La Méditerranée occupa, à elle seule, près de 50 bâtiments de la marine royale.

[29] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 11 (1825-1830).

[30] A.C.C.M. Série MR 46 1 41, Lettre du vice-amiral, Préfet Maritime à MM. du Commerce adressée de Toulon, le 4 août 1827.

[31] A.C.C.M. Lettre des négociants de Marseille à MM. du Commerce. 23 juillet 1827.

[32] Plantet, *Correspondance des Beys*, III, p. 637, Lettre du 4 septembre 1827.

[33] Plantet, *Correspondance*, III, p. 638, Lettre de Guys au Baron de Damas. Tunis. 20 septembre 1827.

[34] A.C.C.M. Série MR 46 1 41

[35] A.C.C.M. Série MR 46 141, Lettre des négociants de Marseille à MM. du Commerce, 27 août 1827.

[36] Plantet, *Correspondance*, III, p. 637, note 3, Lettre au Baron Damas.

[37] L'algérois az-Zahhâr, témoin oculaire des combats, reste étonnamment concis (*Mudhakkirât*, pp. 163-164).

[38] Si le nombre des navires a fait l'unanimité ou presque des historiens, le type des bâtiments et leur puissance de feu non ! En voici deux exemples :
Devoulx : -1 frégate (al Tulûniva) 50 canons.
- 1 corvette (al Fasiya) 40 canons.
- 1 corvette (Muchar Tawfiq) 36 canons.
- 1 corvette (qâra) 24 canons.
- 1 polacre à 3 mâts, 20 canons.
- 1 brick (ni'mat al Hudâ) 16 canons.
- 1 goélette (fatiya) 16 canons.
- 1 goélette (al Mansûr) 24 canons.
- 1 goélette (Thawriya) 12 canons.
- 1 goélette 14 canons. (R.A., 1869, p. 420).

Nettement : - 1 grande frégate portant des canons de 18
- 4 corvettes de 20 à 24 canons de 18
- 6 bricks ou goélettes de 6 à 8 pièces de 12 (*Histoire de la Conquête*, pp. 160-161).

[39] On évalua les volontaires à 3.000 hommes.

[40] Soit pour briser le blocus, soit pour gagner le large et se répandre en Méditerranée et dans l'Océan afin de porter des coups au commerce fiançais comme le précise une lettre des Intendants de la Santé à MM. du Commerce, 12 octobre 1827, (A.C.C.M. Série MR 46.1.41)

[41] R.A., 1952, p. 193.

[42] Un des rares récits de la bataille vue de l'intérieur, est donné par un jeune allemand, Pfeiffer (son mémoire fut traduit et publié par A.Michels, R.A., 1875, p. 479).

[43] Husayn Dey explique autrement le comportement des autres navires : « Trois de nos vaisseaux, dit-il, à cause du vent défavorable sont restés sans mouvement et n'ont pu participer au combat. »

[44] Qui, le premier, avait abandonné le combat ? Les Algériens d'après Nettement se basant sur le rapport de Collet ; les Français d'après Pfeiffer et le livre intitulé *Daftar Tachrifât*.

[45] Le consul Dattili, chargé des intérêts fiançais affirme que « l'histoire d'Alger ne signalait, jusqu'à ce moment-là, aucun combat naval » (B.S.G. A., 1914, p ; 89) ce qui est manifestement inexact.
Le capitaine anglais Walter Crocker fut, en août 1815, le témoin d'une bataille navale dans la baie d'Alger. « Deux heures avant mon arrivée à Alger, dit-il, je rencontrai l'escadre hollandaise de cinq frégates, une corvette de vingt canons et un brick. Le lendemain matin, vers cinq heures, j'aperçus une frégate hollandaise tirant des coups de canon sur une corvette algérienne de vingt-quatre canons. Elles combattirent en retraite et bientôt après, les deux autres frégates hollandaises firent feu sur la corvette. On poursuivit le combat de part et d'autre jusqu'à six heures et demie que l'Amiral hollandais fit le signal de ralliement à son escadre. Les batteries d'Alger commencèrent à tirer sur l'escadre hollandaise qui partait au large... A peine l'Amiral hollandais avait-il rappelé son escadre qu'il arbora le pavillon de trêve qui fut accueilli avec grand mépris par les Algériens ; car le Dey ordonna au consul anglais de dire à l'Amiral hollandais qu'il pouvait amener son pavillon blanc, le Dey ayant intention d'envoyer sa flotte l'attaquer... je n'ai perdu aucune occasion d'observer tous leurs mouvements. (A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, Afrique 5 (1755-1830), p. 271)).

[46] Peu de temps après, arriva dans la capitale une autre mauvaise nouvelle : le désastre de Navarin où la flotte algérienne était engagée. La bataille décisive eut lieu le 20 octobre 1827. La flotte tunisienne fut détruite à l'exception d*un brick et d'une goélette.

[47] Nettement prétend qu'après l'engagement du 4 août, commençant près de 3 années d'immobilité. Devoulx affirme que cette tentative fut le dernier effort de la marine de la Régence « bloquée étroitement dans son repaire, la flotte algérienne ne devait plus sillonner ces mers où pendant si longtemps, elle avait été l'effroi des chrétiens, » (R.A., 1829, p ; 420).

[48] Esquer, *La prise d'Alger*, pp. 87-88.

[49] A.C.C.M. Lettre du 25 février 1828. On apprit par la suite que ce bateau algérien était anciennement sous pavillon colombien, qu'il fut capturé par les Raïs qui ignoraient tout de ce pavillon. Amené à Alger, il fut armé pour la course.

[50] A.C.C.M. Série MR 46.1.41 (Voir le document y afférent).

[51] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. III (1828), Lettre du 29 février où le diplomate accuse les deux officiers d'insouciance.

[52] Navires et cargaisons se trouvaient encore dans les ports marocains en 1832 et le dépérissement en fit tomber le prix.

[53] Lettre du conseiller d'Etat, Préfet à la Chambre de Commerce le 29 juin 1829.

[54] Lettre de juillet 1829.

[55] Lettre du 4 avril 1829.

[56] A.C.C.M. Série MR 46.1.41.

[57] « *Au Roi et aux Chambres*, » pp. 82-83.

[58] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t III (1828), Note du 19 janvier 1828.

[59] Collet mourut le 20 octobre 1828 et La Bretonnière lui succéda immédiatement.

[60] Nettement, *Histoire*, p. 162.

[61] Lettre du 20 septembre 1827, dans Nettement Histoire, p ; 151.

[62] Amiral hollandais (1607-1676). Il arrêta la flotte franco-britannique en Zélande en 1671.

[63] *L'Algérie pittoresque*, II, p. 11.

[64] Zahhar, seul, exprime le mécontentement des soldats qui, exténués par « l'effort fourni, » souhaitaient la victoire de l'ennemi pour en finir, et la situation des citadins qui « n'en pouvaient plus » ou bien parle d'un complot ourdi contre le Dey à Sidi Benour à Bouzaréah... (*Mudhakkirât*, pp. 164-168).

[65] Plantet, *Correspondance des Beys*, III, p. 656, Lettre de Raimbert à Lesseps, 25 mars 1828.

[66] Lettre de Husayn Dey au Sultan ottoman, R. A., 1925, p. 192.

[67] Klein, *Feuillets*, VI (1913), p. 101.

[68] A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 11 (1825-1830).

[69] « L'Euphigénie» et « La Duchesse de Berry» perdirent le 18 juin 1829, trois canots et vingt-cinq hommes dans une attaque.

[70] D'autre part quand La Bretonnière, après l'audience du Dey, rendit visite à tous les membres du gouvernement, il ne trouva, auprès d'eux, que méfiance et inimitié « sauf l'Agha, gendre du Dey, qui témoigna des dispositions favorables à la France. » Toutes ces personnes « parurent contraires au succès de la mission de M. de La Bretonnière. » (Nettement, *Histoire*, p. 177)

[71] Le vaisseau essuya le feu de 80 coups de canon et celui de plusieurs bombes : 11 boulets atteignirent le corps du bâtiment.

[72] Cité par nettement, *Histoire*, p. 181

[73] Zahhar, *Mudhakkirât*, p. 167.

[74] Hamdân Khûdja, al-Mir'ât, p. 184.i « Mais, ajoute-t-il, le maître est responsable des fautes de son serviteur. »
إن السيد المسؤل عن اخطاء ميده.

[75] Feraud, R. A., 1873, p. 426.

[76] Le Dey fut berné par de nombreux envoyés ou par des messages. Citons la lettre du consul sarde à Tunis, Filippi, à son compatriote, le consul Dattili : « Il faut, écrit-il, que le Dey résiste aux insinuations et menaces de la France. Qu'il ne craigne rien : la Sardaigne le soutient et si, des menaces jusqu'ici futiles étaient effectuées, qu'il résiste toujours et dans le cas où le Dey, notre ami, serait en danger, il pourrait compter sur l'appui de la Sardaigne qui est maîtresse de la Méditerranée par sa navigation. » (Esquer, *La Prise d'Alger*, p. 252).

[77] Julien (Ch.A), *Histoire de l'Algérie Contemporaine*, p. 29.

BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.

Al-Moujahidine Bahri

Chapitre Vingt-Cinq

LA FIN

Sazié Léon avait écrit dans « L'Algérie » du 18 juillet 1830, un surprenant article sur le sort de la marine d'Alger.

« Alger pris, dit-il, la redoutable flotte barbaresque ne se réfugia ni en Tunisie, ni en Egypte ni au Maroc. Il n'y eut pas un combat naval, pas le plus petit coup de main maritime parce que la flotte barbaresque qui, pendant tant de siècles avait fait trembler le monde, on ne la trouva nulle part [...] On ne parla pas de bateaux dans les traités d'Alger[1] et la guerre avec cette puissance maritime se fit dans les montagnes [...] Alger pris, tous les pirates qui montaient dans les vaisseaux barbaresques crurent prudent de descendre à terre afin de se fondre et vivre tranquillement à terre...»

L'auteur manquait, visiblement, d'informations. La marine ne s'était pas évaporée. Les tristes restes de Navarin se retirèrent en Egypte. Les bâtiments bloqués au port y demeurèrent jusqu'à l'entrée du conquérant à Alger.

1- L'après Navarin.

Au lendemain de la terrible bataille, il ne restait de l'escadre algérienne qu'une dizaine de bâtiments. Ils se retirèrent, non sans difficulté, de la zone des combats. Ils étaient en si mauvais état qu'ils ne purent regagner les ports de la Régence. Ils furent, çà et là, attaqués par les pirates grecs qui coulèrent quelques unités.

Une frégate « Miftâh al-Jihâd » de 62 canons et une corvette, « Nefar Iskandar» de 40 se réfugièrent à Alexandrie. La marine française qui avait procédé au blocus d'Alger, surveillait attentivement les deux unités à l'autre bout de la Méditerranée. Dans une note au Commissaire de la Marine à Toulon, le consul de France à Malte se dit « chargé par le contre-amiral de Rigny de faire connaître à Marseille qu'il tient bloquées à Alexandrie, la frégate et la corvette algériennes et qu'elles seront immédiatement attaquées si elles sortent de ce port et si elles quittent le pavillon du Grand Seigneur[2]. »

Cependant, les choses ne pouvaient durer ainsi : une frégate française se trouvait retenue en permanence devant le port égyptien pour bloquer les deux navires algériens dont on ne savait, au demeurant, que faire.

Raïs Effendi proposa de les faire conduire à Constantinople.

« Cette solution, disait Polignac à Guillemot, avait l'avantage de rendre disponibles celles de nos frégates qui étaient employées à ce service, sans que les deux bâtiments algériens dont il s'agit fussent rendus à la liberté pour nous nuire. Cependant, dans la situation actuelle de l'affaire, il serait plus avantageux que Méhemmet 'Ail ait retenu ces bâtiments et j'espère qu'il aura pris ce parti[3]. »

Mais ni le *Khédive*, ni le contre-amiral ne supportaient cette longue et coûteuse surveillance.

Ecrivant du Caire à Polignac, Minaut, tout en relatant une conversation avec le vice-Roi disait : « ...nous en sommes venus aux deux bâtiments algériens, depuis si longtemps surveillés par une frégate du Roi, ce qui étonne toujours Méhemmet 'Ali qui voudrait qu'on s'en rapportât à sa parole. M. le Ministre de la Marine, M. l'Ambassadeur et M. l'Amiral ont bien voulu approuver ce que nous avons dit et fait à ce sujet, le commandant de la station et moi, lors du départ de l'escadre turque. M. de Rigny paraît désirer que l'on trouve le moyen de se délivrer d'une surveillance gênante et qui paralyse une frégate du Roi. »

Minaut proposait d'engager le vîce-roi à prendre possession, pour son propre compte de la frégate et de la corvette algérienne dont il ne ferait pas de difficulté de regarder les Français comme les maîtres[4]. Ainsi, on espérait rendre disponible le navire «la Constance. »

Une telle surveillance et une telle correspondance laissent croire que les deux unités avaient quelque valeur. D'après Minaut, la corvette était d'une importance modeste, mais la frégate, d'origine portugaise, était encore, en 1830, bonne et pouvait servir comme transport.

Cependant, si les deux bâtiments préoccupaient beaucoup de monde, leurs équipages (six cents hommes) intéressaient davantage. Méhemmet 'Alî voulait se doter d'une marine puissante mais il manquait de bras dans son arsenal. Ibrâhîm Pacha pensait réquisitionner et utiliser ces matelots « pour gagner l'hospitalité et le pain qu'on leur donnait. »

Par contre, les desseins de la mission française se limitaient à un seul homme : le Raïs algérien Mustapha Captan. ..

Il commandait les deux bâtiments retenus. « Homme d'un caractère doux et bienveillant [...] jouit ici (en Egypte) de l'estime et de l'amitié de tous ceux, Français et étrangers, qui le connaissent. Les officiers de marine en ont toujours fait l'éloge avec une rare unanimité[5]. »

.

La France voulait utiliser le prestigieux officier pour gagner la difficile guerre qu'elle menait afin d'abattre la Régence. Mais Mustapha se dérobait. Ecoutons Huder: « ...les terreurs se sont emparées de lui, il craint la trahison des siens par suite, le massacre de sa famille à Alger ; il m'offrit de me donner un homme de confiance qui, non moins que lui, pourrait nous servir utilement ; j'ai insisté sur mes premières propositions parce que Mustapha, homme considéré à Alger, pourrait par la clientèle qu'il y possède, nous rendre un genre de service qui ne sont au pouvoir d'aucun des individus qu'il me serait possible de déterminer à nous suivre. C'est ce même Mustapha qui, naguère, avait proposé d'aller à Alger pour accommoder nos différends avec le Dey. Le vice-roi avait offert ce moyen au consul. Un sauf-conduit lui fut refusé. Mustapha connaît parfaitement sa patrie adoptive et les différents ressorts à faire agir dans l'intérieur pour procurer des facilités à notre armée»

D'après Huder, Mustapha, sans dire oui, se proposa d'envoyer son fils par Tunis afin de faire sortir sa famille. Et l'envoyé français avait toujours l'espoir de retourner avec lui à Toulon[6].

Les documents d'archives que nous avons pu consulté ne soufflent mot de Mustapha après les démarches pressantes d'Huder. On ne sait rien, non plus, du sort réservé à l'équipage, toujours retenu à Alexandrie. Certains affirment que les deux bâtiments y étaient encore après 1830 et « qu'ils furent vendus pour permettre à leurs équipages de survivre[7]. »

Si telle était la fin d'une escadre qui fut envoyée pour guerroyer aux côtés du Sultan, quel fut le sort de la marine bloquée dans le port d'Alger depuis 18272 ?

Gentil de Bussy posa la question suivante à Bensamoun, gérant du consulat de Toscane et résident à Alger depuis vingt ans : « En quoi consistait, avant le blocus, la marine militaire du Dey ? »
« La marine militaire du Dey, répondit le Juif, consistait en treize corsaires ou bâtiments armés que la conquête fit tomber au pouvoir de la France[8], en un vaisseau rasé et une corvette qui, depuis quelques années, étaient à Alexandrie au service de Muhammad Ali[9].

2 - Le sort de la flotte.

Le 5 juillet 1830, les unités qui n'ont pu, ni se défendre ni s'échapper ou se saborder, furent saisies par le vainqueur. Le port était alors encombré par les bâtiments algériens grands et petits « bons ou mauvais[10]. »

Une lettre de l'amiral Duperré au Ministère de la Marine et des Colonies, adressée de la baie d'Alger le 9 juillet, dresse l'inventaire des derniers locataires du port :

« Nous avons trouvé, dit-il, dans le port d'Alger :

- 1 vieille frégate désarmée,
- 1 vieille corvette,
- 4 bricks de 10 canons
- 1 goélette brick,
- 4 felouques,
- 30 bateaux plats armés d'un canon,
- 1 frégate sur le chantier,
- 2 goélettes préparées pour brûlots.

« Demain, une commission procédera à leur visite. Je crois qu'à l'exception des bricks et des goélettes, tout le reste sera à condamner. Il serait d'ailleurs impossible de trouver dans les grands magasins, leur matériel d'armement, tant est grand le désordre. »

L'amiral désigna le capitaine de frégate Dellofre pour diriger le port. Il les fit seconder par des officiers. Commençaient les visites et les inventaires[11].

Trois cas étaient envisagés :

a) Les transformations :

Les bateaux plats, démontés de l'artillerie, seront convertis en bateaux de servitude.

b) Les démolitions :

Ceux, impropres au service, furent alors jetés à la côte sur ordre de Duperré. Ils consistaient en une frégate, une corvette, un brick (en bon état) et deux curmolles. Le tout fut démoli et réduit en bois de chauffage.

Le sort d'une unité est relaté par le Baron de Jucherian de Saint Denis :

Une frégate algérienne échouée près de la côte, au-dessous du Fort Bâb al Azzûn fut incendiée par des mains malveillantes. Comme les débris de ce bâtiment pouvaient donner une certaine quantité de bois et qu'il existait, tout près, une corvette et deux maries salopes qui avaient la même destination, la troisième division fut chargée d'établir un poste, près du rivage, dans le voisinage des navires échoués « dans le but formel de les garantir de l'incendie. » Le bois provenant de ces bâtiments était destiné au chauffage des troupes[12].

c) Navires « bons pour le service » :

Au nombre de huit, ils se composaient ainsi : 2 corvettes, 2 brick-goélette, 3 goélettes et un chébec.

Deux mois après, ils furent armés et envoyés à Toulon. Dans une lettre au Ministre de la Marine, le 18 septembre 1830 le général Chef d'Etat-major Général donnait certains détails sur ces unités[13].

Type :	Nom porté :	Nom proposé :
Corvette de 22	Fath al Islâm	La Cassuba
Corvette de 14	Dj airain	La Torre Chica
Brick-Goélette de 14	Nimeti Khouda	SidiFerruch
Brick-Goëlette de 16	Mudjeres	Le Pescado
Goélette de 12	Tougarda	L'Oran
Goélette de 12	Sureüna	La Bôna
Goélette de 8	Chaïni Derya	Le Mars el Kebir
Chébec de 8	Majorce	Le Boberach

Ainsi la marine algérienne qui égalait voici deux siècles, celles des premiers Etats maritimes de l'Occident, n'était plus, en cet été de 1830, que l'ombre d'elle-même.

Cependant cette marine resta jusqu'à la chute ancrée dans le cœur des dirigeants. L'intendant Pichon rapporte une émouvante préoccupation de Dey Husayn : « Lorsque Husayn Pacha, dit-il, prit congé du général De Bourmont [le 5 juillet 1830], il lui annonça qu'il ne laissait qu'une seule dette. Il avait ordonné, à Gênes, par l'intermédiaire d'un de ses sujets, Ben Mrabet, la construction d'un chébec, qui est arrivé tout neuf dans le port après la conquête. Le Dey pria M. de Bourmont d'acquitter cette dette, montant à 60 ou 70.000 francs, et de ne pas permettre que Ben Mrabet en fut ruiné... Le général promit... Cependant, nonobstant cette promesse, le chébec, qui pourrit dans le port, n'a point encore été payé[14]. »

d) Le sort des Raïs :

Nous avons suivi la triste fin d'une flotte détruite de plusieurs manières. Et les hommes ? Les vaillants capitaines ? se demande-t-on ?

Les janissaires, au lendemain du 5 juillet 1830, furent embarqués et renvoyés en Turquie. Les Raïs se dispersèrent à travers les villes et villages de la Régence.

Un de ces derniers se fixa à Mostaganem. Ses prouesses et ses compétences nous sont décrites par le général Du Barrail.

« En juillet 1836, écrit-il, pour faire les 28 lieues de mer qui séparaient Oran de Mostaganem, il n'y avait pas d'autre moyen de communication entre les deux villes... Le courrier de quinzaine qui reliait Alger à Oran ne touchait jamais à Mostaganem et pour les communications avec ce dernier poste, l'administration militaire d'Oran nolisait des barques de pêche, conduites généralement par d'anciens marins de la flotte barbaresque par conséquent d'anciens corsaires.

Le patron qui nous reçut à bord s'appelait Réïs Kaddour. C'était un petit marin fort laid... au bras gauche estropié par une blessure reçue à l'abordage d'un vaisseau français. ».

Un drame survenu à l'aviso à vapeur « le Brasier, » en janvier 1837, allait donner l'occasion à Raïs Kaddour de montrer sa valeur.

Le vaisseau amenait à Mostaganem l'aide de camp du Ministre de la Guerre, chargé d'une mission spéciale. Dès que l'envoyé fut à terre, le capitaine de l'aviso voulut aller voir l'épave de la Salamandre. Le temps était splendide et la mer calme. A 10 heures du matin, « le Brasier » devint subitement immobile. Il donna sur le même bas fond que la Salamandre.

Toutes les tentatives pour dégager le navire furent vaines. On allégea, on porta des amarres à terre, on manoeuvra par ci, par là : Rien n'y fit.

On se rappela le savoir-faire de Raïs Kaddour. Il fut alors consulté par le commandant de la place, Du Barrail (père du général et futur Ministre de la Guerre).

Ecoutons le Raïs algérien : « Ce soir, au lever de la lune, il y aura de la brise et un peu de mer. Le navire flottera peut-être. »

Le capitaine du « le Brasier » se moqua de l'opinion du vieux loup de mer. « Allons donc, dit-il, le bateau talonnera et il sera perdu ! »

Qui avait raison ? Le commandant de la place nous le dit : « Au lever de la lune, la brise survint, la mer moutonna... et « le Brasier, » dégagé, partit sans même reprendre ce qu'il avait laissé à terre. On n'ébruita pas l'aventure ! »

Et à l'officier supérieur de conclure : « La science pratique du vieux pirate l'emporta cependant sur la science du capitaine.[15] »

3 - La conquête d'Alger a-t-elle stoppé la course ?

Pour justifier l'expédition de 1830, que n'a-t-on parlé de piraterie, de fléau, de mal à extirper « de la racine ! » « Faire tomber Alger, disait-on, ce serait établir un frein contre celles des autres... qui s'obstineraient à ne pas reconnaître le droit des gens[16] ? La Méditerranée sera délivrée du vagabondage maritime et la chrétienté n'aura plus à rougir, se plaisaient à répéter les forcenés de l'intervention militaire.

La conquête eut lieu et la marine d'Alger disparut, mais la course, en Méditerranée et dans l'Océan se ragaillardit. Les flottes européennes se mangeaient, le commerce international en souffrit, bateaux et équipages étaient enlevés. Les mêmes scènes qu'avant, avec nos Raïs en moins.

Une lettre adressée par le Conseil Colonial de Saint Denis Bourboul, le 1er août 1841, aux membres de la Chambre de Commerce de Marseille, nous apprend que « sur proposition de M. Ulysse Chassagne, le Conseil Colonial de l'île a voté une adresse au Roi pour le supplier de profiter de l'état de paix pour provoquer un traité ente les puissances de l'Europe par lequel, on interdirait réciproquement en temps de guerre, la course maritime sur les propriétés particulières, ou au moins, qu'il fixerait des bases certaines et irrévocables pour les neutres[17]. »

Si la course fut théoriquement abolie en 1856, on dénonçait encore en 1859, en Europe, les pratiques contraires « à l'inviolabilité de la personne et de la propriété. » Les nations qui faisaient une gloire de passer pour les avant-gardes de la civilisation, étaient les premières à violer le principe « du droit des gens. » .La violence brutale sévissait en mer : destruction de navires de commerce, confiscation de cargaisons et emprisonnement des équipages étaient choses courantes. On réclamait encore, pour les commerçants et les amateurs, le droit à la sécurité, l'abolition de l'arbitraire des temps barbares[18].

Entre 1860 et 1870, les Chambres de Commerce de France, de Hollande d'Espagne et d'Italie réclamaient, par de nombreuses requêtes un terme au pillage répandu en mer.

Mais l'usage de piller était si tenace qu'en 1870, on demandait encore d'abolir les captures en mer en temps de guerre ainsi que l'inviolabilité des biens privés. On chercha à introduire des règles nouvelles dans le Droit International. On attendait toujours la décision tendant à faire respecter, par les belligérants, la propriété privée et la liberté des personnes, la protection du personnel navigant, le navire et sa marchandise.

Une lettre du 12 août 1870, du Ministre des Affaires Etrangères faisaient encore des réserves à ce sujet « et ne donnait pas satisfaction aux espérances conçues. »

Quarante ans après la conquête de la Régence et la mort de la marine, la course, dénoncée comme étant une spécialité de l'Algérie était encore une calamité et un fléau qui s'abattait sur l'Europe.

CONCLUSION

L'histoire mouvementée, mais combien passionnante, de la marine d'Alger se devait d'être entreprise, examinée en détail et écrite sans complaisance. Dans ce passé si riche et si glorieux, que d'éléments à faire ressortir, que d'erreurs volontaires ou non à faire disparaître et que de leçons à tirer et à méditer !

Grâce à de longues investigations dans les liasses poudreuses et les cartons rebutants des archives de France, cachant malicieusement des trésors qui font le bonheur de l'historien, nous avons tenté de reconstituer cette marine dans sa partie statique et sa partie dynamique, afin de pouvoir suivre et comprendre trois siècles d'une activité soutenue, de traditions dont il faut être fier aujourd'hui, d'efforts et de sacrifices qui permirent à cette arme de se tailler une place de choix dans la grande épopée de la Méditerranée.

On ne parlera plus d'une marine de bandits dans des chroniques effrayantes, ou des récits romanesques et des essais burlesques. On ne nous gavera plus de ces histoires monotones, faites de terreur et de soif d'argent, de cette piraterie, spécialité algérienne ! Le lecteur averti pourra récuser ces jugements, le plus souvent dictés par la passion.

La marine fut une arme redoutable, comme Alger fut une base avancée de tout un monde debout pour résister, riposter ou frapper. Expression d'une volonté peu commune, commandée par des hommes aux qualités exceptionnelles, la marine partit, dès le XVIème siècle, sans grands moyens, à l'assaut de la mer. Elle ne tarda point à s'y imposer par une influence grandissante et des victoires retentissantes. N'a-t-elle pas tenu tête à des monarques prestigieux et tenu en échec des marines de grands pays ? Ecole de l'honneur, du courage et du Jihâd dans l'Islâm d'hier, modèle d'organisation et d'abnégation, elle fut une des meilleures de son temps.

Dès le début de son histoire, elle sut réconcilier le Maghreb central avec les flots et mettre fin à son isolement dangereux. Marine de la religion, elle réussit à défendre, à libérer ou protéger « Dâr al-Islâm » contre les visées espagnoles et les appétits de leurs alliés. Marine de guerre, elle fut chaque fois présente, seule ou aux côtés des Ottomans, face aux escadres d'une chrétienté déchaînée. Arme offensive, elle parvint à faire trembler une Europe hostile, égoïste, étalant des richesses débordantes sur les routes maritimes alors que le commerce algérien était étouffé et le Maghreb, privé de moyens, digérait une grande crise. Aucune armée musulmane, même dans les temps de splendeur, ne sut, comme la marine d'Alger, fatiguer l'Occident et l'amener, par des traités et des tributs fabuleux à reconnaître la force et le mordant d'une telle organisation. Même dans les moments de déclin, cette marine possédait un pouvoir de fascination qui lui appartenait en propre et qu'elle exerça jusqu'au dernier jour de son existence.

Une marine qui sut donner au pays un poids et un prestige dans le concert des nations, les moyens d'une politique extérieure indépendante, ne pouvait être l'instrument « d'une poignée de brigands» ni Alger, « un simple refuge de fuyards émigrés d'Europe ! »

On a dit qu'Alger était fille de la mer. On peut ajouter que cette fille avait été élevée par les marins de la Régence. Grâce aux activités intenses de la flotte et à l'intérêt que celle-ci avait suscité outre Méditerranée, la République, si originale, fondée par Khayr ad-Dîn, ne fut pas oubliée dans une crique de l'Histoire.

Les Raïs et leurs hommes ne furent ni des démons, ni des voleurs, ni des sans foi ni loi. Que de témoignages, cités dans ce travail, soutiennent le contraire de ce qui fut rabâché durant des siècles ! Certes, le monde qui a défilé devant nous était bien étrange, brutal, violent, dramatique, mais la grande famille méditerranéenne était faite ainsi. Les défauts et les qualités des uns se trouvaient chez tous les autres.

Les Raïs étaient des soldats au service des causes de l'Islâm et d'un idéal conforme à leurs convictions religieuses, n'en déplaise à certains historiens qui, aveuglés par la haine, le fanatisme ou les préjugés, tenaient et tiennent encore à les traiter « d'écumeurs, courant les mers pour leur propre compte. » Ils n'étaient autres que des Moujâhidîne guerroyant sous la bannière du Prophète (Saluts et Bénédictions d'Allah sur lui). Si on comptait ailleurs des moines guerriers, on trouvait ici, des marins guerriers. Si la milice avait maintenu l'autorité de l'Etat au dedans, la Taïfa et ses marins la faisaient redouter à l'extérieur. L'époque dans laquelle ils vécurent leur fut favorable : elle ne restreignait pas l'énergie et ne tuait pas l'initiative. Aussi, malgré les difficultés et les échecs, ni la foi ni la combativité de ces gens ne fut entamée. L'entreprise se renouvelait sans cesse et fut, « comme ces fléaux qu'on ne parvint à comprimer sur un point que pour assister, plus loin, au spectacle imprévu de leurs nouveaux ravages. »

Ils eurent la vision nette des choses et le courage de les accomplir. Ils justifièrent la confiance placée en eux. Leurs nombreuses victoires avaient porté haut, très haut, le prestige de la Régence.

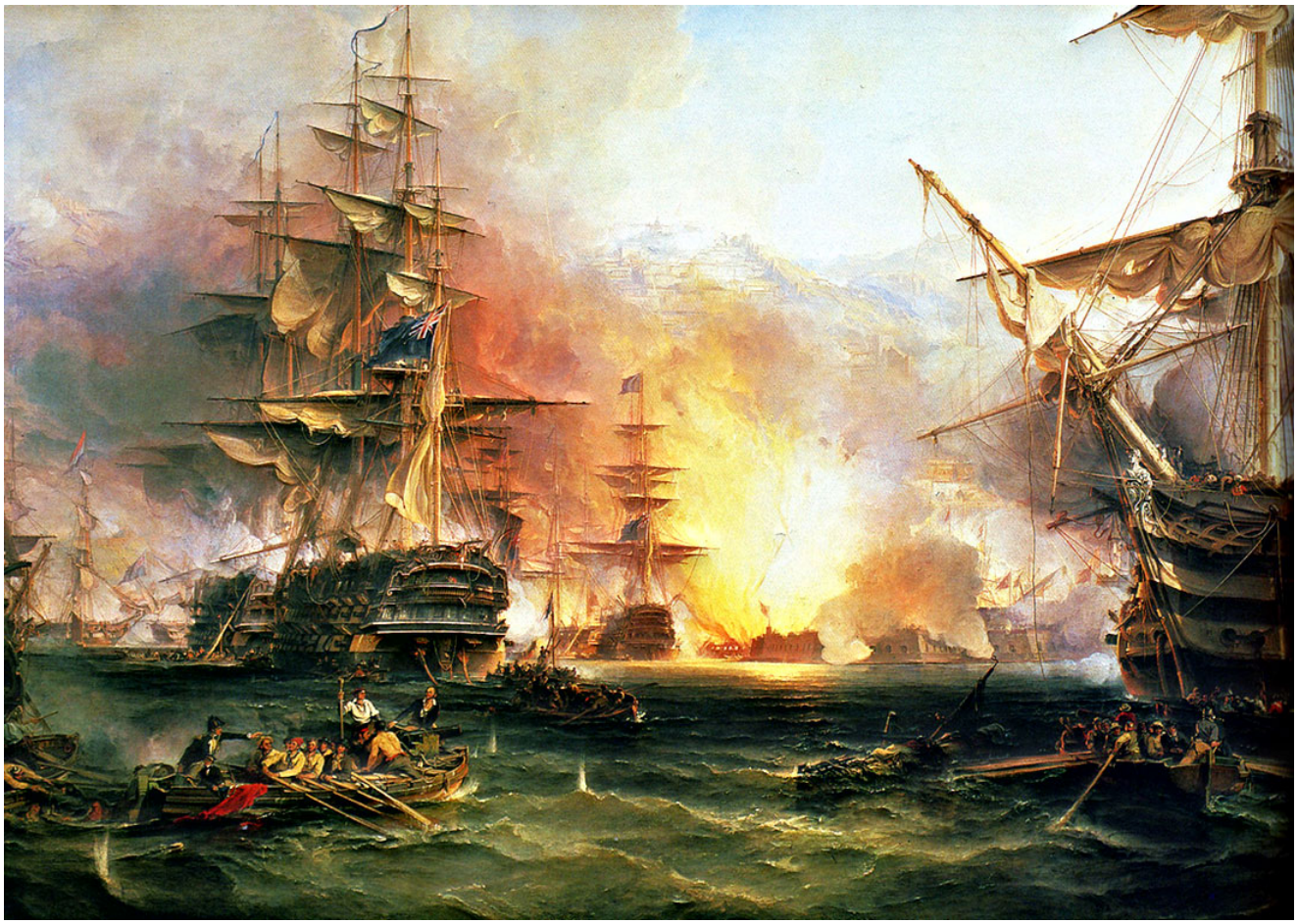
Cependant, sous le poids des difficultés intérieures et des complots extérieurs, et les obstacles devenant de plus en plus infranchissables, la marine, malgré de timides sursauts, disparut en 1830 de cette Méditerranée qui l'avait vu évoluer et qui fut le meilleur témoin de ses prouesses.

Elle constitue, pour nous, une riche source d'expérience. Ce passé qu'on vient d'évoquer laissera des traces. Les exemples de Khayr ad-Dîn, Mûrad Raïs, 'Uldj 'Alî, Hamidû et tant d'autres, restent à méditer. La bravoure, la patience devant l'adversité, la poursuite de la lutte au milieu des difficultés, le combat pour un idéal et pour la défense des terres et des valeurs islamiques avec des moyens modestes... Voilà la leçon léguée par les illustres marins.

« Le trident de Neptune est le sceptre du monde » dit le poète. Peut-on ne pas oublier que le peuple possesseur d'une marine peut prétendre, sinon à la domination universelle comme jadis, du moins au respect de ses voisins et de ses ennemis ? Une puissante armée navale fut, et reste encore, l'auxiliaire indispensable d'une indépendance politique et l'instrument qui peut élever de petites nations au niveau de prépondérance des forts.

Il a manqué à la marine d'Alger, les moyens modernes pour lui assurer une certaine combativité. L'instabilité politique et la rareté des ressources ont mis fin à une activité peu commune. Les Algériens étaient largement dépassés par les Européens. Aussi l'Amiral Barjot avait raison de dire : « Si les Barbaresques disposaient des moyens humains, matériels et financiers des Néerlandais et des Britanniques, ils seraient les maîtres de toutes les mers[19]. »

Et « qui est maître de la mer a un grand pouvoir sur la terre» disait le chevalier de Razilly[20].



GLOSSAIRE

A

Agrès : ensemble de ce qui concerne la mâture d'un navire, poulies, manœuvres, voiles, vergues, cordages etc...

Amarrer : attacher, lier une chose à une autre.

Apparaux : ensemble des appareils d'équipements et de manœuvres d'un navire

Avanie : somme d'argent que les Deys réclamaient aux marchands des Echelles

B

Bâbord : côté gauche d'un navire quand on regarde de l'arrière vers l'avant

Bahr ar-Rûm : « Mers des Grecs,» désigne surtout la Méditerranée orientale où l'on pouvait rencontrer les flottes byzantines, puis la Mer Blanche, en général.

Dans l'Empire Ottoman, la Méditerranée était connue sous le nom d'« Ak Deniz » (mer blanche) d'où les noms persans de « bahri Safid » et « darya i safid. » .

Barbaresques : littéralement, habitants de la Barbarie. Etymologiquement, la Barbarie est le pays des Berbères, mais « Barbaresques » est une création européenne. Ce terme désigne l'habitant du Maghreb avec un sens péjoratif : infidèle, barbare, anarchique, quelqu'un dont il faut se méfier, un ennemi en quête de pillage.

Aux yeux de l'européen, c'est l'image d'un peuple de la mer adonné à la piraterie.

Bordée : ensemble des canons rangés sur un des côtés du navire

Boutefeu : Bâton muni d'une mèche allumée qui servait à mettre le feu aux canons.

Brûlot : vieux vaisseau bourré de matières inflammables agencées de façon à être instantanément transformé en brasier flottant. Une fois enflammé, il était poussé par le vent vers une cible.

« Les brûlots affolaient et dispersaient la flotte ennemie. »

C

Carène : périphérie extérieure des fonds d'un navire, le contour de toutes ses parties submergées quand, sous le poids de sa charge, il a pris dans l'eau son assiette nécessaire.

Carguer : replier, serrer autour de la vergue (une voile)

Chiourme : mot venant du turc « tcheurmé » et gardant le même sens : rameurs forcés d'un navire.

Congé : permis de sortie d'un navire d'un port de France délivré par le Grand Amiral.

Connaissement : récépissé du chargement de marchandises transportées par un navire (avec clauses du contrat de transport).

Corsaire : tout navire, tout équipage attaquant un ennemi désigné et lui seul, ayant été armé pour ce but par des particuliers et étant couvert, pour ce faire, par l'autorisation d'un gouvernement. « Tout le monde se veut corsaire et personne ne se reconnaît pirate. » Navire corsaire : bâtiment appartenant à des particuliers ou des chefs d'Etat pour faire la guerre comme flotte auxiliaire, il recevait une commission régulière sous la forme de lettres patentes du chef d'Etat, lettres appelées « lettres de marque. »

Coursier : principale pièce d'artillerie parmi les canons de front.

Curage : action de curer, nettoyer, retirer les ordures.

D

Dar as-Sinâ'a : établissement pour la construction et l'équipement des navires de guerre. De là, vient le mot arsenal.

Darse : d'après Bloch et Wartbourg, vient de l'arabe « dar al sinâ'a. » Bassin dans le port, employé surtout dans la Méditerranée.

Démâter : enlever les mâts d'un navire au moyen des apparaux. Dans un combat, abattre les mâts de l'adversaire.

Dunânma : mot turc désignant une flotte de guerre.

E

Espar : longue pièce de bois pouvant servir de mât, de vergue.

Estacade : barrière provisoire construite à la hâte, à l'entrée du port pour empêcher l'ennemi d'y pénétrer.

Estime : terme employé sur un navire en pleine mer pour exprimer sa position.

F

Fanal : lanterne ou feu employés à bords des navires, pour le balisage des côtes.

Flamme : pavillon long et étroit hissé au haut des mâts d'un navire de guerre

Flibustier : du hollandais « vrijbueter, » libre faiseur de butin, personnage épisodique n'ayant opéré que dans un cadre précis (Antilles) et une période donnée (XVIIème - XVIIIème siècles).

Flûte : du hollandais « vlienten, » bâtiment de charge remplissant le rôle des transports modernes. De forme ronde, une retrée considérable, un ventre énorme pour augmenter la capacité de charge.

Forban : composé de « fors » et de « ban, » signifie hors du ban, hors la loi.

Foumada : espèce de fusée faite avec une quantité de poudre brûlée en plein air.

G

Galion : nom donné par les marins espagnols aux grands bâtiments qu'ils envoyaient à leurs colonies d'Amérique du Sud pour rapporter les riches cargaisons d'or et d'argent.

Gaillard : dans l'ancienne marine à voile, chacune des superstructures placées à l'avant et à l'arrière, sur le pont supérieur et servant de logement.

Grelin : du néerlandais « greling, » gros bordage pour l'amarrage d'un navire.

H

Harraqâ : grand vaisseau de guerre.

Hune : plateforme fixée sur les bas-mâts d'un navire.

K

Kapudan Pacha : Titre du commandant en chef de toutes les flottes ottomanes et de l'arsenal du grand Seigneur. Le terme n'aurait été employé que vers 1567/975 Hégire, date à laquelle 'Ali Pacha « beglerbegi » d'Alger est désigné « Djeza'il beglerbegi ve Kapudan Pacha. »

Le prédécesseur de 'Ali Pacha qui fut promu au rang de vizir porte d'abord le titre de Kapudan beg et fut, par la suite, nommé « Djeza'ir beglerbegisi et de vizir Kapudan. » Auparavant, le commandant de la flotte mouillée à Gélibolu portait le titre de Deryabegie.

En 1531/941 Hégire. Khayr ed Dîne reçut le beglerbeg lik de Veyâlat d'Alger qui devint, par la suite, le siège des Kapudan Pacha.

Depuis Barberousse, il fait partie des membres de droit et des plus influents de Diwan. Jusqu'en 1780, il eut la charge du gouvernement général des îles de la mer Egée qui dépendaient de la Porte et de quelques régions de la côte d'Asie mineure. Il avait le contrôle de l'arsenal établi à Galata.

Karakjia : (pluriel de Karakji) rameurs, synonyme de chiourmes, appelés ainsi parce qu'ils se servaient de la karaka (rame) ou parce qu'ils étaient astreints au travail forcé.

Karasta : bois de construction navale de charpente.

Kommânya : munition, vivre, provisions d'un navire.

L

Lettres patentes : lettres revêtues d'un sceau de l'Etat, que le roi adressait ouvertes aux parlements.

Lettres de représailles : document par lequel l'Etat délègue sa puissance à un citoyen dépouillé et l'investit du droit de se faire justice lui-même

Lougre : petit bâtiment de guerre, fin dans ses formes, renflé par l'avant, ayant un grand mât, un mât de misaine, un mât de tapear.

M

Marsa al Kharaz (La Calle) : port de l'Est algérien, fréquente jadis par les pêcheurs de corail. L'auteur anonyme de « 'Ajâ'ib al-Asfâr » dit que les perles de Marsa al-Kharaz sont les plus recherchées dans le monde et se vendent mieux que tout, en Inde et en Chine.

Mât : pièce de bois verticale ou oblique portant la voilure d'un navire.

Les principaux mâts sont : le beaupré, le mât de misaine, le grand mât, le mât d'armiton.

Mât de charge : servant à charger et décharger la marchandise.

Mesterdâch : Maître Charpentier, ouvrier constructeur dans le port.

Millier : autre fois, poids de 500 grammes ou mille livres.

Môle : ouvrage de maçonnerie en larges pierres dures, taillées et ajustées qui s'avance du rivage vers la mer.

N

Négriers : marins pratiquant la traite des nègres instaurée par les Portugais en 1442 suivis par les Espagnols et les Français vers l'Amérique du Sud, les Antilles et la Louisiane.

P

Panne : placer la voile de façon à arrêter la marche d'un navire.

Passavent : partie des grands navires qui conduit de l'arrière à l'avant sur chacun de leurs côtés.

Pataque : petit bâtiment de guerre employé aussi par la douane aux embouchures des fleuves.

Pierrier : petite pièce d'artillerie, nom du plus petit canon dont on se servait sur les navires et portant un boulet d'une livre.

Pinque : bâtiment ordinairement à trois mâts et à voiles latines, rond à l'arrière, à fond plat, assez large, spécial à la Méditerranée.

Poix : substance résineuse agglutinante tirée du pin et du sapin.

Poupe : arrière d'un navire par opposition à la proue.

Q

Quarantaine : isolement imposé à un navire portant des personnes, des animaux ou des marchandises en provenance d'un pays où règne une maladie contagieuse.

Quart : service de veille à bord d'un navire de quatre heures consécutives.

Quille : partie inférieure axiale de la coque d'un navire et sur laquelle s'appuie toute la charpente.

R

Radouber : réparer la coque d'un navire

S

Safina : (arabe), terme le plus employé pour désigner le navire, en général.

Sandale : bâtiment de transport en usage sur les côtes du Maghreb.

Subrécarque : sur un navire affrété, représentant des chargeurs dont il défend les intérêts.

T

Tarradâ : (arabe), transporteur de chevaux

Tarsâna : arsenal, chantier naval (déformation de Dar as-Sinâ'a).

Timonier : matelot spécialiste chargé à bord d'un navire de guerre, des signaux et de la veille sur la passerelle.

Tribord : côté droit d'un navire quand on regarde vers l'avant

Turcs : vocable recouvrant en réalité un éventail de toutes les races de toutes les nations et même de plusieurs religions (Turcs d'Anatolie, Slaves convertis, Algériens, Maghrébins de Salé, Tunisiens, Egyptiens, noirs du Sudân, convertis vivant à Alger etc...)

V

Velin : parchemin très fin préparé avec des peaux de mouton ou de veau.

Vergue : espar cylindrique, effilé à ses extrémités et placé en travers d'un mât pour soutenir et orienter la voile.

Virer de bord : changer de direction pour se diriger vers un point presque entièrement opposé.

Voile : assemblage de pièces de toile ou d'autres tissus, cousues ensemble pour former une surface capable de recevoir l'action du vent et de servir à la propulsion d'un navire. Désigne aussi le bateau lui-même.

Volée : décharge simultanée de plusieurs canons du même côté ou d'une même batterie. On dit aussi bordée.

SOURCES ET BIBILIOGRAPHIE OCCIDENTALES

A - DOCUMENTS D'ARCHIVES

1 - Inédits

a) Chambre de Commerce de Marseille (A.C.C.M.)

Série B (1650 - 1830) :

- Délibérations de la Chambre, correspondance générale, personnel (Registres 1 à 21).

- Correspondance active (Registres 22 à 75) allant de 1650 à 1793.

- Correspondance passive (Registres 76 à 289) : lettres de Ministre de la Marine et des Affaires Etrangères sur des sujets divers.

Série D (1729 - 17931) :

- D 68 : Transmission de correspondance de la Cour de France à Alger.

Série F (XVIIème - XVIIIème siècles) :

- Affaires militaires et marine de guerre. Marine de Commerce (une des séries les plus utiles en raison du rôle joué par la Chambre dans les problèmes de navigation, de navires, de faits de guerre, d'armements, d'escortes, convois et police des mers).

- Particulièrement E 11 à 78 (1621 - 1794): armements, escortes, vaisseaux, course, états des forces maritimes d'Alger, prises en mer, incidents, naufrages, expéditions contre la Régence d'Alger.

Série G (Fin du XVIème à la fin du XVIIIème siècle) :

Elle concerne les questions religieuses tout particulièrement.

- G 6 : Protestants et Musulmans à Marseille. L'affaire du cimetière musulman de cette ville, (1665 - 1775).

- G 34 : Passage à Marseille et rapatriement d'Algériens, captifs évadés, secours, avances à des sujets de la Régence.

- G 38 et G 39 : Sujets divers.

- G 50 : Esclaves musulmans retenus sur des galères de France ou en transit par Marseille (1597 - 1693).

- G 51: Assistance aux captifs musulmans (1684 -1793).

Série J (1701 – 1791) :

- Articles 1860 – 1885 : Missions, commerce avec Alger, plaintes, procès, Compagnie d'Afrique, correspondance des consuls de Marseille avec les puissances d'Alger, entrées de navires dans le port, présents offerts par les dirigeants français au Dey et aux ministres.

- Articles 1338 – 1400 : Consulat d'Alger, activités et problèmes sur place, lettres, correspondances, journaux personnels de consuls.

- « Journal des nouvelles » tenu par A.A. Lemaire et le chancelier Germain (1749 - 1756) avec plusieurs lacunes.

Sériez MR et MRO :

- MR 46.1.3.2. (An XI- 1815) : Armement et douanes.

- MR 46.1.3 .3. (An XI -1810) : Navigation maritime, course

- MR 46.1.4.1. (An XII - 1820) et (1826 - 1830) : 94 pièces et 124 pièces. Navigation maritime, guerre de course, marine marchande, corsaires barbaresques.

- MR 46.1.4.3. (1821 - 1822) : 252 pièces. Activité des corsaires grecs et mesures prises par le gouvernement français.

- MR 46.1.4.4. (1830 - 1870) : 34 pièces : crise algéro-française.

- MQ 5.1. (An XIII - 1831) : 38 pièces, Echelle dAlger.

- MQ 5.2. (An - 1834) : 259 pièces : Evénements de Bône, massacre des Anglais et des Français (Juin 1816).

- MR 4.4.4.353 (An X - 1878) : 171 pièces, Evénements de la mer, piraterie.

Série L :

- L1 : Bureau de la Santé, contrôle des passagers, navires et marchandises.

- L III : Compagnie Royale d'Afrique (1741 - 1793), Affaires de Barbarie, lettres, villes de l'Est algérien, commerce, marine et armements, correspondance active et passive.

- L IV : Agence d'Afrique (an II - an IX), Correspondance, affrètement de bateaux, comptabilité.

- L IX : Fonds Roux (1728 - 1843) : Correspondance, commerce, affaires diverses (fonds extrêmement riche) 1.320 liasses comprenant 120.486 pièces dont 78.274 pour la seule correspondance.

b) Archives Municipales de Marsejlle (A.M.M.).

Série H H :

- Transaction entre les Provençaux et les Génois au sujet d'actes de piraterie, 6 mai 1492. (Une pièce parchemin à plat n° HH 314).

- Pièces concernant les prohibitions d'entrée ou de sortie de certaines marchandises (1582 - 1786), le n° 303 sur le commerce et la navigation.

- Lettres de délivrance de soixante Turcs aux Galères du Roi et dont la détention avait provoqué des actes de piraterie en Méditerranée (1562), Pièce n° 316.

- Les armements de 1616, n° 320 et 321.

- Consulat d'Alger, commerce avec Alger, n° 331.

- Lettre patentes et arrêts du Parlement (1566 - 1628), n° 332.

- Alger : Affaires, contentieux, (n° 333).

Série FF (Les criées) :

- Criée interdisant tout commerce avec Alger. Défense de vendre aux étrangers les gros vaisseaux et canons, (5 janvier 1617).

- Défense de molester les chérifs (sic) venus d!Alger, (5 juillet 1620).

- Interdiction de commercer avec Alger, (1621).

- Défense de négocier avec Alger à cause de la peste, (1622).

- Avis aux personnes ayant des parents esclaves à Alger de venir faire déclaration (1er septembre).

Série EE :

- Corsaires, (1756 - 1761)

Série GG :

- Rachat des captifs, (n° 105 - 106).

c) Archives Départementales des Bouches du Rhône (A.D.B.R.).

Série B (Amirauté de Marseille et des mers du Levant) :

- Sous série IX - B1 (1549 - 1620) : Achat de captifs, interdiction de faire du commerce avec Alger ou d'y faire passer des navires.

- Sous série IX - B2 (1610 - 1674) : Enregistrement des édits, lettres, patentes, ordres du Roi, ordonnances, commissions de l'Amiral et divers. Traité de paix de 1666 avec la Régence.

Série C :

- Administration provinciale, correspondance des Intendants relative à la Compagnie Royale d'Afrique au XVIIIème siècle, notamment :

C . 2457 à 2475 (Compagnie d'Afrique)

C . 2570 (corsaires)

C . 3442 à 3444 (Juifs)

C . 3642 à 3643 (Course et prises en mer).

Série 200 E :

- Registre 454 - 455 - 456 (Santé, peste, entrées et sorties de Marseille).

Série m/12 :

- Analyse des rapports des capitaines et des voyageurs marins (vers 1820).

d) Archives de la Troisième Région Maritime (« Toulon ») (A.T.R.M.)

Série A :

- Sous série A 1 (1711 - 1792) : Lettres de la Cour, lettres du Pouvoir Central.

- Sous série A 2 (1793 - An VII) : Correspondance reçue.

- Sous série A 3 (1816 - 1828) : Correspondance, dépêches ministérielles, lettres reçues, lettres au Ministre.

- Sous série 2 A 1 (1826 - 1939) : Préfets maritimes.

- Sous série 2 A 3 (1827 - 1939) : Lettres aux Ministres.

- Sous série 2 A 7 (1827 - 1918) : Préfets maritimes.

Série C :

- Sous série 1 C (1759 - 1815) et (1815 - 1845) : Forces navales, rôles d'équipage.

Série E :

- Sous série 2 E (An VII - 1900): Dépêches ministérielles. (An VII - 1831) : Correspondance.

Série O :

- Bagnes de Toulon et de Marseille. Registre 10.106 bis : bagne des Galères, matricules des Turcs (1682 - 1707). (Gros registre contenant plusieurs cahiers, 370 feuillets comprenant 7.392 matricules[21].

e) Archives du-Gouvernement Général de l'Algérie (A.G.G.A.).

Série A (Consulat de France à Alger) :

- De 1686 à 1831. Comprend 50 registres ou cahiers et 142 liasses. On y trouve des nominations de consuls, des dépositions de capitaines sur les incidents en mer, les démêlés avec les marins de la Régence et les procès-verbaux de la nation française.

- 1 - A 91 1621 (sur les transactions d'esclaves en 1782 à Alger)

Série B (Agence des concessions d'Afrique) :

- De 1686 à 1827, avec une lacune de 1801 à 1812. Comprend 8 registres et cahiers et 26 liasses, au total 2.304 pièces. Les pièces antérieures à 1686 furent brûlées lors du bombardement d'Alger par Duquesne. Un seul document échappa à la destruction : le Registre des Actes et contrats... Avril 1579 - Septembre 1582[22]. Cette série porte sur le commerce des laines, cuirs, blés sur les opérations d'exportation, sur les conflits avec les autorités et les habitants de la région concernée.

Série C (Archives espagnoles des XVIème - XIXème siècles) :

- Comprend 3 registres et 14 liasses et porte sur les relations, algéro-espagnoles, les guerres, les échanges, la correspondance et sur les Andalous.

Série Z :

- Registre n° 2 a (=35 n) : Inscription des recettes opérées par terre et par mer à Alger, sous Ibrâhîm Pacha.

- Registre n° 45 a (=55 n) : « Tachrîfât » ou présents offerts par les consuls en poste à Alger, étrennes Çawâïd).

- Registre n° 50 a (=75 n) : Inscription des soldats embarqués sur des navires de l'Etat lors des guerres menées par le Sultan contre les Grecs, Années 1240 de l'Hégire.

- Registre n° 14 a (=88 n) : Prises faites en mer par les Algériens. Instructions et menaces du Sultan. Années 1239 de l'H.

- Registre n° 71 n : La course, les étrennes des consuls au gouvernement, navires de l'Etat, nomination de Wakil al-Hardj, 1206 à 1245.

- Registre n° 78 n : Dépenses et frais occasionnés par le départ de navires se rendant à Istanbûl, porteurs de présents au Sultan. Envoi de nouvelles troupes en Orient.

- Registre n° 83 : Relevé détaillé des dépenses faites par la marine algérienne au cours d'une croisière de six mois en Méditerranée orientale. Cahier des dépenses des navires de guerre d'Alger, capitale du Djihâd. Année 1237 de l'Hégire (l821).

f) Archives Nationales d'Outre-Mer (Aix en Provence) (Microfilms) (A.N.O.M.)

15MT- 12

- Registre n° 1: 1122 - 1245 = 1700 – 1830 : Arrivée d'armes à Alger, tributs annuels fournis par les puissances chrétiennes, présents, livraisons d'armes.

- Registre n° 3: 1236 - 1245 = nov. 1820 - 1830

- Registre n° 4: 1235 - 1245 = 1819 - 1820 - 1829 - 1830, Achat de navires par la Régence, achat de fournitures de guerre.

15 MI-13

- Registre n° 6 : Butin de la course

- Registre n° 7: 1180 - 1244/= 1764 - 1828 - 29, Raïs de navires.

- Registre n° 8 : Prisonniers chrétiens, butin, commerce.

- Registre n° 9: 1240/= 1824 – 25 : Dépense occasionnées par la flotte algérienne en mer, bateaux algériens, Raïs.

15 MI-14

- Registre n° 10: 1206 - 1245/= 1792 - 1830, Guerre navale algéro-tunisienne, course, butin, bateaux de Raïs.

- Registre n° 11 : Raïs, commerce.

- Registre n° 13 : Course, Raïs.

- Registre n° 15 : Bateaux.

- Registre n° 16-17 : Commerce, navires, butin.

- Registre n° 18 : Bateaux, marins, Raïs.

15 MI-15

Registre n°19 : Butin, Raïs.

- Registre n° 69 : Butin 15 MI-48

- Registre n° 374 : Commerce 15 MI 49

- Registre n° 380 - 381 – 382 : Commerce 15 MI -51

- Registre n° 75 : Poudre 15 MI-53

- Registre n° 13 : Cadeaux

g) Archives Nationales (Paris) (A.N.)

1 - Marine

- Sous série B7: 1-2-3-4-5-6- 49 - 58 - 64 - 89 - 93 (Lettres et mémoires concernant les pays étrangers, le commerce et les consulats).

2 - Affaires étrangères

- B1 : Correspondance consulaire

a) Ordres et dépêches : Levant et Barbarie (1756 - 1793) 1 à 38

b) Lettres reçues : Alger (1642 - 1792) 115 - 145.

- B2 : Ordres du Roi: 81 - 87 - 93 - 102 - 110 - 111 (1691 - 1695) (microfilms).

- B3 : Consulats, Mémoires et Documents : Levant et Barbarie (1616 - 1873) - Registres 1 à 191, cartons 192 à 232.

Extraits de lettres de ministres, rapports et feuilles approuvés par le Roi, Notes informatives, correspondance de la Chambre de Commerce de Marseille, copies de circulaires à tous les consuls, correspondance du préfet des Bouches du Rhône, Commerce et passeports, Commerce des Echelles de Barbarie, la France en Barbarie, Bastion de France, Précis des expéditions françaises et espagnoles contre Alger de 1510 à 1819, Visites d'envoyés maghrébins en France, Guide du Consul.

Affaires Etrangères (Quai d'Orsay)

a) Correspondance politique (des origines à 1896), dépêches des Ambassadeurs, correspondance des ministres des Affaires Etrangères, avec les agents de la France à l'extérieur, chargés d'affaires, consuls... Cette correspondance est classée par ordre de pays et par date.

b) Correspondance consulaire et commerciale (1793 - 1901) (3), Alger t.I à 31 (1664 - 1792), tome 32 (1792 - 1795) à tome 47 (18 juillet 1829).

c) Mémoires et Documents (des origines à 1830) : pièces de toutes sortes et sur divers sujets: volumes reliés et numérotés concernant les Traités entre la Régence et les puissances européennes - Projets contre Alger, Echanges de prisonniers, Naufrages de corsaires, guerre entre Malte et les Barbaresques, Etats de la Marine d'Alger, Prises faites par Alger, Instructions aux consuls de France... Séries : Alger, Afrique, Maroc, Turquie.

Collection Saint Priest (Quai d'Orsay)[23] 117 volumes reliés (fin du XVIIème siècle à 1784)

a) Série politique : Documents d'ordre commercial, correspondance avec le département des affaires étrangères (1528 à 1774).

b) Série Marine : Documents d'ordre commercial et correspondance avec le département de la marine (1682 à 1784).

Registre 60 : Entrée de l'Escadre française à Alger et audience accordée par le Dey à Anbrezel (1724 - 1726).

c) Série correspondance secondaire : (1700 à 1792) cotée 118 - 244 Registre 127 : Barbarie et Alger (avril 1720 - mai 1724).

2 – Imprimés

a) Correspondances

GRAMMONT (H.de), *Correspondance des consuls d'Alger (1690 - 1742)*, Alger, R.A., 1887, 1888, 1889 (onze articles). Alger, 1890, 1 vol.294 p.

PLANTET (E), *Correspondance des Deys d'Alger avec la Cour de France*, t.I (1579 - 1700), t.II (1700 - 1833), Paris, Félix Alcan, 1889.

PLANTET (E), *Correspondance des Beys de Tunis et des Consuls de France avec la Cour de France (1577 - 1830)*, Paris, F.Alcan, 1889 – 1899

NAPOLEON 1er *Correspondance*, Paris, 1898, 32 volumes (vol. VII: crise franco- algérienne, 1801 - 1802 et vol. XV - XVI - XVIII: Affaires franco-algériennes entre 1808 et 1809).

KURAN (E), *Lettre du Dernier Dey d'Alger au Grand Vizir de l'Empire Ottoman* (datée du dernier jour de Jumâdâ 1241/19 décembre (1827), R.A, 1952, pp 188 - 195 (Arch. du Gouvernement, Istanbûl, Dossier n° 78.

TAMIMI (A), Neuf Lettres de Responsables Algériens et Turcs, Recherches et Documents d'Histoire Maghrébine, Publication de l'Université de Tunis, 4ème Série, Histoire, Vol. X pp 207 - 240.

PRIMAUDAIE (E. de La), Documents inédits sur l'Histoire de l'Occupation Espagnole en Afrique, 1506 - 1574, Alger, Jourdan, 1866.

b) Divers Ecrits

DENY (J), *Documents Turcs Inédits relatifs à l'Algérie des années 1754 - 1829*, (Il s'agit de deux cents documents dont vingt-cinq firmans et lettres ainsi qu'une correspondance avec Muhammad 'Alî. Les principaux thèmes en sont : Relations Pays européens- Turquie, Guerre de Morée, Guerre russo-turque).

DEVOULX (A), *Tachrîfât*, (Recueil de notices historiques sur l'administration de l'ancienne Régence d'Alger), Alger, Imprimerie du Gouvernement, 1852.

DEVOULX (A), *Le Raïs Hamîdû, notices historiques sur le plus célèbre corsaire algérien du XVIIIème siècle de l'Hégire, d'après des documents authentiques et pour la plus part inédits, Alger*, Dubos 1858, (116 pages).

DEVOULX (A), *Le Livre des Signaux de la Flotte Algérienne, Alger, 1868*. trad du turc en arabe par Mohammad ibn 'Uthmân et en français par Devoulx (26 p.).

DEVOULX (A), *Le Registre des prises maritimes*, Alger, Revue Africaine 1871 pp 70- 79, 49-172, 184-201, 289-299, 362-374, 447-457, 1892 pp 70-77, 146-156, 233-240, 292-303 (concerne la période 1765-1830).

DEVOULX (A), Les Archives du Consulat Général de France à Alger, Alger Bastide, 1865.

c) Traités et conventions Traités Algéro-Français [24]

- 1619 (21 mars) : Paix et Commerce

- 1628 (19 septembre) : Paix et Commerce

- 1640 (7 juillet) : Concessions d'Afrique

- 1666 (17 mai) : Paix et Commerce

- 1689 (27 septembre) : Paix et Commerce

- 1716 (7 Décembre) : Paix et Commerce

- 1764 (16 janvier) : Convention Particulière

- 1790 (29 mars et 23 juin) : Convention Particulière

- 1796 (9 messidor an IV) : Prêt algérien au Directoire

- 1800 (19 juillet) : Armistice

- 1800 (30 septembre) : Paix et Commerce

- 1801 (29 août) : Paix et Commerce

- 1814 (11 juillet) : Reconnaissance de Louis XVIII par Alger -1815 (30 mars et 16 avril): Paix et Commerce -1818 (29 mars) : Paix et Commerce[25].

Traités Algérie - Puissances chrétiennes[26].

- 1662 (avril) : Algérie - Hollande

- 1733 : Algérie - Empereur d'Autriche

- 1746 (10 août) : Algérie - Danemark

- 1749 : Algérie - Grand-Duché de Toscane -1751 : Algérie - République de Hambourg

- 1757 : Algérie - Pays Bas

- 1763 : Algérie - Venise

- 1767 (24 mars) : Algérie - Venise

- 1767 (24 mars) : Algérie - Venise

- 1768 (23 juin) : Algérie - Venise

- 1786 : Algérie - Espagne

- 1791 : Algérie - Espagne

- 1795 : Algérie - Etats-Unis

- 1810 : Algérie - Portugal (trêve)

- 1813 : Algérie - Portugal

- 1816 : Algérie - Angleterre

- 1824 : Algérie - Angleterre[27]

B - BIBLIOGRAPHIE GENERALE[28]

1- Ouvrages antérieurs à 1830

ARANDA (E.d'), *Relation de la Captivité et Liberté du Sieur*, Bruxelles, Jean Mommart, 1656, 3ème éd. 1662.

ARVIEUX (Chev.d'), *Mémoires du Paris*, Ch.J.B. Delespine, 1735, 6 vols. (Voir t. III - V et VI.)

AZUNI (D.A.), *Recherches pour servir à l'histoire de la piraterie avec un précis des moyens propres à l'extirpation des pirates barbaresques*. Gênes, 1816.

BAUFFREMONT (Amiral de), *Journal de campagne dans les pays B*arbaresques, 1766, publ. par M. Chirac, Paris, CNRS, 1981 (144p).

BLANCHI, *Relation de l'arrivée dans la rade d'Alger du vaisseau « la Provence*, » R.A., 1877, pp. 411-437.

BOUTIN (Comdt), *Reconnaissances des villes, forts et batteries d'Alger* (1808), Paris, Collection des documents inédits, Champion, 1927.

BRANTOME (P. de), *Vie des hommes illustres et Grands Capitaines Etrangers* [de son temps], Leyde, 1699.

DAN (Père), *Histoire de Barbarie et de ses corsaires*..., Paris, P.Rocolet, 1637, 2cmc éd 1649.

DAPPER (O.), *Description de l'Afrique*, Amsterdam, Wolfang Waesberge Boom et Van Someren, 1686 [La partie relative à Alger, pp. 159-189]

DEBOIS-THAINVILLE, *Mémoire sur Alger* (1809), Coll Documents inédits, 1927.

DU CHASTELET DES BOYS (Sieur), *L, 'Odyssée ou Diversité d'Aventures, Rencontres et Voyages en Europe, Asie et Afrique*, La Flèche, Gervais Laboé, 1665, Réimprimé par L.Piesse, R.A. 1866 à 1870.

HAËDO (F.D. de), *Topographie et Histoire Générale d'Alger*, Trad. Monnereau et Berbrugger, R.A. 1870-1871.

HAËDO (F.D. de), *Histoire des rois d'Alger*, par H.D. de Grammont, Alger, 1881.

KERCY (M. de), *Mémoires sur Alger*, (1791), Coll. Documents Inédits, Paris 1927, pp.92-121.

LA CONDAMINE, *Voyage de La Condamine à Alger*, (1731), publié par M.Emerit R.A. 1954, pp 354-381.

LA CROIX (Le Sieur), *Relation Universelle de l'Afrique Ancienne et Moderne*, Lyon, Thomas Amaubry, 1688, 2ème édit.Lyon 1698 [t. VII]

LA MOTTE (Le Père Philémon de). *Etat des Royaumes de Barbarie, Tripoli, Tunis, et Alger*, Rouen, G.Behourt, 1703, Rouen, P.Machuel, 1731.

LA MOTTE (Le Père Philémon de), *Voyage pour la rédemption des captifs au Royaume d'Alger et de Tunis par*, Paris, L.A. Sevestre et P.F. Giffart, 1721.

LAUGIER DE TASSY, *Histoire d'Alger et du bombardement de cette ville en 1816*, Paris, Pilton Libraire, 1830.

LE ROY, *Etat général et particulier du Royaume d'Alger*, La Haye, Vand. 1750.

METZON GUERRIT, *Journal de captivité à Alger (1814-1816)*, trad. Bousquet, A I E O Alger, XII. 1954, pp 43-83

MORGAN (G.), *Histoire des Etats Barbaresques qui exercent la Piraterie*, trad. de l'anglais, Paris, H.D.Chaubert et Cl.Hérissant, 1757, 2 vols [t.II]

PERROT (M), *Alger, Esquisse topographique et historique du Royaume et de la ville d'Alger*, Paris, Ladvocat, 1830

PFEIFFER, *La Prise d'Alger racontée par un captif*, trad. et résumé par Michels, R.A. 1857, pp. 471-482 ; 1876, pp. 30-41, 112-127, 220-231.

RENAUDOT, *Alger, Tableau du Royaume de la ville d'Alger*, Paris, Mongie 1830.

RICHER (M.), *Vie de Barberos, Général des Armées de Soliman 1er, Coll. des plus célèbres marins*, Paris, 1789.

ROMME, *L'Art de la marine ou principes et préceptes généraux de l'art de construire, d'armer, de manoeuvrer et de conduire des vaisseaux*, La Rochelle-Chauvet 1787.

SHALER (W.), *Esquisse de l'Etat d'Alger*, Bostan, 1826, trad. Bianqui, Paris, Ladvocat, 1830.

SHAW, *Voyages de mons. Sahw* MD, dans plusieurs provinces de la Barbarie et du Levant, La Haye, J.Neaulme, 1743.

TOLLOT (Le Sieur), Nouveau voyage fait au Levant ès années 1731 et 1732 contenant les descriptions d'Alger, Tunis et Tripoli de Barbarie, Paris, 1742. Les passages sur Alger, résumés par Berbrugger, R.A 1867, pp.417-434.

VALLIERE (J.A), Mémoire et Observations sur le Royaume d'Alger par L. Chaillou sous le titre « Textes pour servir à l'Histoire de l'Algérie au XVÏÏIème siècle» , Carqueiranne, imp. IPAC, 1975.

VALLIERE (C.Ph), Mémoire sur Alger (1781), publ. par L.Chaillou sous le titre « Alger en 1781» , Toulon, Imp. Nouvelle, 1974.

VENTURE DE PARADIS, Notes sur Alger, Fagnan sous le titre « Alger au XVIII®1116 siècle» , Alger, Jourdan, 1898, R.A. 1895-1897.

VITTU (J.P.), Un document sur la Berbérie en 1680 et 1681, la Relation de Voyage du Sieur Dcmcourt, Cahier de Tunisie, 99-100/1977 pp. 295-319.

2 - Travaux postérieurs à 1830

a) Livres[29]

ACHARD (P.), *La vie extraordinaire des Frères Barberousse, Corsaires et Roi d'Alger, Paris*, Les Ed.de France, 1939. (253p)

AUPHAN (P.), *Histoire de la Méditerranée*, Paris, La Table Ronde, 1962.

BELOT (R de), *La Méditerranée et le destin de l'Europe*, Paris, Payot, 1961.

BERNARD (A.*), L'Algérie et la situation privilégiée de la France dans les Pays Barbaresques*, Paris, Alcan, 1929.

BLAVIN (J.), *La condition de vie des Français dans la Régence d'Alger*, Alger, 1899. BONO (&.), I corsari barbareschi, Torino, E.R.I. 1964. (515 p.)

BOUTIN (Abd), *Anciennes relations commerciales et diplomatiques de la France avec la Barbarie* 1515-1830, Paris 1902.

BOYER (P.), *La Vie quotidienne à Alger à la veille de l'intervention française*, Paris, Hachette, 1963.

BRAUDEL (F.), *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'Epoque de Philippe II*, Paris, A. Colin, 3 éditions, 1949, 1966 et 1976.

BROGNARD (H.), *Les Corsaires et la Guerre Maritime*, Paris, 1904.

BRUNOT (L.), *La mer dans les traditions et les industries indigènes à Rabat et Salé*, Paris, 1921.

CHARLES ROUX (E.), *La France et l'Afrique du Nord avant 1830, Les précurseurs de la conquête*, Paris, Alcan, coll. du Centenaire de l'Algérie, 1932.

COULET (René du Gard), *La course et la piraterie en Méditerranée*, Paris, 1980.

COURCYIRELAND (J. de), *Raïs Hamidou, The least of the great Algerian corsair*.

DEFONTIN MAXANGE (?), *Alger avant la conquête*, *Euldj Ali*, *corsaire barbaresque, beglierbey d'Afrique et Grand Amiral*, Paris, Pedone, 1930.

DELABRE (J.), *Tourville et la marine de son temps*, Paris, 1889 (464p)

DELVERT (Ch.), *Le port d'Alger*, Paris, Dunod, 1923.

DESCHAMPS (H.), *Pirates et Flibustiers*, Paris, PUF, Coll. « Que Sais-Je?» n°554.

DOUIN (G.), *La Méditerranée de 1803 à 1805, Pirates et Corsaires aux îles ioniennes*, Paris, Pion, 1917.

DOUIN (G.), *Mohammed Ali et l'expédition d'Alger* (1829 - 1830), Le Caire, Société Royale de Géographie d'Egypte, 1930.

DUPUY (E.), *Etude d'histoire d'Amérique, Américains et Barbaresques, 1776 - 1824*, Paris, Roger, 1910.

DURAND LOUP, *Pirates et Barbaresques en Méditerranée*, Avignon, Aubanel 1975.

EARL (P.), *Corsairs of Malta and Barbary*, London, 1970. (307p).

ENGLE (E.), *L'Ordre de Malte en Méditerranée 1530 - 1708*, Monaco, Du Rocher, 1957.

FARINE (Ch.), *Deux Pirates au XVIème siècle, Histoire de Barberousse*, Paris, P.Ducroq, 1869.

FARRERE (Cl.), *Histoire de la Marine Française*, Paris, Flammarion, 1956.

FEREMA (J.), *Esclaves et Corsaires d'Afrique*, Paris, 1890.

FISHER (G.), *Barbary, legend war*, trad, and piracy in North Africa, 1415 - 1830, Oxford, 1957.

FRANCHI (A), *Storia déliapirateria nel mondo*, Milano, 1952, 2 vol.

GLISSOLD (St.), *The Barbary slaves*, London, 1977,

GOSSE (Ph.), *Histoire de la Piraterie*, Paris, Payot, 1952, 2ème éd. 1973

GRAMMONT (H. de), *Histoire d'Alger sous la domination turque 1515-1830*, Paris, E.Leroux, 1887.

GRAMMONT (H. de), *Relation entre la France et la Régence d'Alger au XVIIème siècle*, Alger, Jourdan, 1879.

GAUCKLER (Ph.), *Le port d'Alger*, 1530 -1902, Alger, Chaix, 1902.

GRIFFON DU BELLAY, *Notice sur la situation actuelle de la marine en Algérie comparée à celle des différentes époques depuis la conquête*, Alger 1878.

HUBAC (P.), *Les Barbaresques*, Paris, Berger Levrault, 1949.

JAL (A.), *Histoire de Duquesne et de la Marine de son Temps*, Paris, Pion, 1873.

JAL (A.), *Documents Inédits sur l'Histoire de la Marine au XVIème siècle*, Paris, Pion 1887.

JURIEN DE LA GRAVIERE, *Les corsaires barbaresques et la marine de Soliman le Grand*, Paris, Pion, 1887.

KLEIN (HL), *Feuillets d'el Djazaïr*, Alger, Fontana, (échelonné de 1910 à 1913).

LACOUR (A), *La Marine de la Régence d'Alger avant la conquête*, Paris, 1833.

LACOUR GAYET (G.), *La marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, Paris, Champion, 1910.

LACOUR GAYET (G.), *La marine militaire de la France sous les règnes de Louis XIII et Louis XIV*, Paris, Champion, 1911, 2 vols.

LANE POOLE (Stanley), *The Barbary Corsairs,* London, Fisher 1890, New York, 1904. (Très superficiel).

LAPENE (Ed.), *Aperçu historique, statistique et topographique sur l'Etat d'Alger*, Paris, 1830, (333 p.).

LAPEYRE (H.), *Les Monarchies européennes du XVIème siècle*, Paris, P.U.F. 1967.

LA RONCIERE (Ch. de), *Histoire de la Marine Française*, Paris, Pion. 6 vol, échelonnés de 1899 à 1932.

LAYE (Y.), *Le port d'Alger*, Alger, Impr. Rives, 1951.

LIEUSSIOU (A), *Etudes sur les ports d'Algérie*, Paris, Imp. Administr., Paul Dupont, 1857.

LOIR (M.), *La Marine Française*, Paris, Hachette, 1893, 1 vol.

LOUP DURAND, *Pirates et Barbaresques en Méditerranée*, Aubanel, 1975.

MARTINI (P.), *Storia delle invazioni degli arabi e délia pirateria dei Barbareschi in Sardaigna*, Bologna, 1963.

MASIA DE ROS (A), *Historia général de la pirateria, Barcelona*, 1959.

MASSON (P.), *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIIème siècle*, Paris, Hachette, 1896.

MASSON (P.), *Histoire des Etablissements et du Commerce Français dans l'Afrique Barbaresque* (1560 - 1793), Paris, Hachette, 1903.

MASSON (P.), *Les compagnies du Corail*, Paris, Fontemoug, 1908.

MASSON (P.), *Les galères de France (1481 - 1781)*, Paris Hachette, 1938.

MAURIN (G.), *Les pirates Barbaresques et le commerce français aux XVIIème et XVIIIème siècles*, Nîmes, Gervais, Bedot, 1887.

MAYNARD, *Histoire des Etablissements français dans les Etats Barbaresques*, Paris, 1903.

MELCHIOR (Vice-Amiral), *La Marine et la Défense des côtes*, Paris, 1907.

MERCIER (E.), *Histoire de l'Afrique Septentrionale* [vol.111], Paris, Leroux, 1891. MERRIEN (J.), Histoire des corsaires, Paris, 1954.

MERRIEN (J.), *La vie quotidienne des marins au temps du Roi Soleil*, Paris, Hachette, 1964. (310 p.)

MIREUR (R), *Ligue des ports de Provence contre les pirates Barbaresques en 1585 - 1586*, Paris, Imprimerie Nationale, 1886.

MONLAÜ (J), *Les Etats Barbaresques*, Paris, P.U.F., coll. « Que Sais-je?» 1964.

NETTEMENT (A), *Histoire de la conquête d'Alger*, Paris, Le Coffre, 1856, Nouvelle éd, 1870.

ORSE (L'Abbé), *Alger pendant Cent Ans*, Paris, 1857.

PARISQT, *Description du port, des fortifications, des monuments et de la position de la ville d'Alger*, Paris, 1830.

PINELLI (Luigi), *Un corsaro sardo re diAlgeri, Chiarella*, Sassari, 1972.

PRIEUR (A.), *Les Barberousse, corsaires et rois d'Alger*, Paris, Arc en Ciel, 1943.

PRIMAUDAIE (E.de La), *Le commerce et la navigation de l'Algérie avant l'occupation française*, Paris, Ch. Lahure et Cie, 1861.

ROGERS (S.R.H), *The Barbary pirates*, London, 1939.

ROTALIER (Ch.), *Histoire d'Alger et de la piraterie des Turcs dans la Méditerranée à dater du XVIème siècle*, Paris, Paulin, 1841 (2 vol.)

ROUG (Cap.), *Précis de l'histoire d'Alger sous la domination turque, Alger*, 1839.

SALVA (Janine), *Lo Orden de Malta y las acciones navales espnolas contra Turcos y Berbericos en los siglos XVI y XVII° s*, Madrid, 1944.

SERVAL (P.), *La ténébreuse histoire de la prise d'Alger*, La Table Ronde, Paris, 1980.

SUE (E.), *Histoire de la Marine Française, Paris, Félix Bonnaire, 1856*, 4 Vol.

TOUSSAINT (A.), *Histoire des corsaires, Coll. « Que Sais-Je ?, »* Paris, PUF, 1978.

TURBET-DELOF (G.), *L'Afrique Barbaresque dans la Littérature Française aux XVIème - XVIIème siècles*, Genève, Droz, 1973.

TURBET-DELOF (G.), *La Presse Périodique Française et l'Afrique Barbaresque au XVIIème siècle (1611-1715)*, Droz, 1974.

TURBET-DELOF (G.), *Bibliographie Critique du Maghreb dans la littérature française (1532-1715)*, Alger, SNED, 1976.

VALENSI (L.), *Le Maghreb avant la prise d'Alger (1790-1830)*, Paris, Flammarion, 1969.

VALENTE (G.), *Vita di Occhiali*, Milano, 1960.

VOVARD (A.), *Au Pays des pirates, La tragique aventure de Melle Bourk*, Paris, 1951.

VOVARD (A.), *Chez les pirates Barbaresques, Les évasions par mer dans la Littérature et l'Histoire*, Paris, 1953.

b) Articles de Revues

AYMARD (M), « *Chiourmes et galères dans la seconde moitié du XVIème siècle*, » Mélanges, F. Braudel, Privât, Toulouse, I, pp. 49-64.

BACQUE-GRAMMONT (J.L.), « *Soutien logistique et présence navale ottomane en Méditerranée en 1517*,» R.O.M.M, 1986, pp. 49-64.

BAUDOUIN (L.), « *Corsaires Seynois et autres de Provence, La guerre de course du XVIème au XIXème siècle*, » B.S.A.V.T, n° 84, 1963, pp. 96-112.

BENOIT (F.), « *Documents historiques sur les incursions des Sarrasins et des Barbaresques en Camargue au Moyen Age*, » R.T., 1932, pp. 301-306.

BERBRUGGER (A.), « *Un voyage de Paris à Alger en 1731 par le Sieur Tollot*, » R.A., XI, 1867, pp. 417-434.

BERBRUGGER (A.), « *De l'esclavage musulman en France*, » R.A., 1856, pp. 38-41.

BONIFACE (L.), « *Les Barbaresques sur les côtes méditerranéennes, Prise d'un bateau Toscan par un chebec tunisien, le 19 août 1780*, » in Actes du 79ème Congrès National des Sociétés Savantes, Alger, 1954, Paris, 1955, pp. 75-84.

BOYER (P.), « *La chiourme turque des galères de France* » (1665-1687), R.O.M.M., n°6, 1969, pp. 53-74.

BOYER (P.), « *Alger en 1645 d'après les notes du R.P Hérault,* » Introduction R.O.M.M, 1/1974, pp. 19-41, texte R.O.M.M. 1/1975, pp. 29-74.

BRAUDEL (F.), « *Les Espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 à 1577*,», R.A., 1928, pp. 184-233 et 351-428.

BRAUDEL (F.), « *L'économie de la Méditerranée au XVIIème siècle,* » C.T., n° 14, 1956, pp. 175-197.

CAPOT REY (R.), « *La politique française et le Maghreb Méditerranéen, 1643-1685*, » R.A., pp. 47-61 et 175-217.

CHABAUB ARNAUD, « *Attaque des batteries d'Alger par Lord Exmouth*, » R.A., 1875, pp. 194-202.

CIESLAK (E.), « *Les pirates d'Alger et le commerce maritime de Gdansk au milieu du XVIIIème siècle*, » R.H.E.S., n° 1/1972, pp. 110-125.

CLOULAS (J.), « *Le subsisdio de la galeras... (Contribution du Clergé espagnol à la guerre navale contre les Infidèles de 1563 à 1574)*, Mélanges Casa Vélasquez, 3/1972, pp. 289- 326.

COLOMBE (M.), « *Contribution à l'étude du recrutement de l'Odjak d'Alger*, » R.A., 1943, pp. 99-125.

COLOMBE (M.), « *L'Algérie Turque*, » in initiation à l'Algérie, Paris, 1957, pp. 99-125.

DEMAUPEOU, « *Les premiers Russes en Méditerranée (1770-1807)*, » Revue de la Défense Nationale, Avril, 1947, pp. 509-522.

DENY (J.), « *Les registres de solde des janissaires conservés à la Bibliographie Nationale d'Alger*, » R.A., 1920, pp. 19-46 et 212-260.

DENY et LAROCHE (J.), « *L'expédition en Provence de l'Armée de Mer du Sultan Soliman sous le commandement de l'amiral Khayreddine Pacha dit Barberousse (1534- 1544)*, » Revue Turcica, 1/1965, 161-211.

DESFEUILLES (P.), « *Scandinaves et Barbaresques à la fin de l'Ancien Régime*, » C.T, 1956, pp.'327-349.

DEVOULX (A.), « *Coopération de la Régence d'Alger à la guerre d'indépendance grecque*, » R.A., 1856, pp. 129-136, 207-211, 299-302, 464-477, 1857, pp. 131-132.

DEVOULX (A.), « *Un exploit des Algériens en 1802*, » R.A., pp. 126-130.

DEVOULX (A.), « *La Marine de la Régence d'Alger*, » R.A., 1869, pp. 384-420.

DEVOULX (A.), « *Le Raïs Hadj Embarek*, » R.A., 1872, pp. 35-45.

DEVOULX (A.), « *le Raïs Hamidou*, » Revue de l'Algérie et des Colonies, juillet-août, 1908.

EMERIT (M.), « *Essai d'une marine marchande barbaresque au XVIIIème siècle*, » C.T., 1955, pp. 363-370.

FERAUD (Ch.), « *L'exploitation des forêts de Karasta*, » R.A., 1868, p. 378-398 et 1869, pp. 36-46.

FERAUD (Ch.), « *Les trois attaques des Espagnols contre Alger au XVIIIème siècle*, » R. A., 1876, pp. 300-319.

FERAUD (Ch.), « *Destruction des Etablissements français de La Calle en 1827*, » R.A., 1873, pp. 421-436.

GODECHOT (J.), « *La course maltaise le long des côtes barbaresques à la fin du XVIIIème siècle*, » R.A., 1952, pp. 105-106.

GRAMMONT (H.de), « *Etudes algériennes, la course, l'esclavage et la rédemption à Alger*, » R.H, Paris, 1883, pp. 1-42.

GRAMMONT (H.de), « *Un Pacha précurseur de M. Lesseps (1586)*, » R.A., 1885, pp. 359- 365.

GRAMMONT (H. de), « *Les Consuls et les Envoyés de la Cour de France à Alger*, » Revue d'Histoire Diplomatique, 1888, pp. 100-108.

GRANDCHAMP (P.), « *le Maréchal d'Estrées devant Alger*, » R.T., 1918, pp. 287-299.

IMBERT (A.), « *L'amirauté d'Alger*, » B.S.G.A. 12/1907, pp. 418-437.

LACOSTE (L.), « *La Marine Algérienne sous les Turcs, L'amirauté d'Alger à travers l'Histoire,* » R.M., pp. 291-309 et 471-514.

LANFREDUCCI (F.) et BOSIO (O.), « *Costa e discorsi di Barberia*, » Trad. et Pub. Par Monchicourt et Grandchamp, R.A., 1925, pp. 433-549.

LA RONCIERE (Ch. de), « *Le bombardement d'Alger en 1683*, » B.S.G.Paris, Imprimerie Nationale, 1916 ; Tiré à part, pp. 5-55.

LECLERC (J.), « *Les Corsaires Algériens en Islande en 1627*, » Académie Royale de Belgique, Bull, de la Classe des Lettres, Vème Série, XII, 1926.

LEWIS (B.), « *Corsaire in Iceland*, » R.OM.M., 2/1973, pp. 139-144.

LOMBARD (M.), « *Arsenaux et bois de marine dans la Méditerranée musulmane (VIIème - XIème siècles)* » in « Le Navire, » Travaux du 2ème colloque d'Histoire Maritime, 1957, Bibliographie Générale de l'Ecole Pratique des Hautes Etudes, VIème section, Paris 1958, pp. 53-106.

LONGAS (P.), « *Piratas Moros en Galicia, siglo XVII*, » Rev. Al-Andalus XVI, 1951, pp. 215-217.

MASSON (P.), « *A la veille d'une conquête, concession et Compagnie d'Afrique, 1800- 1830*, » Bulletin de Géographie Historique et Descriptive, 1909, pp. 58-124.

MATHIEX (J.), « *Trafic et prix de l'Homme en Méditerranée au XVIIIème siècle*, » A.E.S.C., 1/1958, p. 87.

MATHIEX (J.), « *Sur la Marine Marchande Barbaresque au XVIIIème siècle*, » A.E.S.C., 1/1958, pp. 4-9.

MATHIEX (J.), « *Levant, Barbarie et Europe Chrétienne*, » Bulletin de la Société d'Histoire Moderne, 2/1958, pp. 4-9.

MONTCHICOURT (Ch.), « *L'insécurité en Méditerranée durant l'été de 1550*, » R.T., 1917, pp.317-324.

MONTCHICOURT (Ch.), « *L'expédition de Djidjelli*, », R M., juin/juillet 1898

OLIVAINT (M.), « *La piraterie algérienne dans la littérature classique*, » B.S.G.A., 1922, pp. 133-149.

PAVIE (Mgr), « *La piraterie barbaresque*, » R.A., 1857, pp. 337-352.

PIESSE (L.), « *L'odyssée ou diversité d'aventures rencontres et voyages en Europe, Asie et Afrique... par le sieur Du Chastelet Des Boys*, » R.A., 1866, pp. 94-100 et 257-268.

PINGAUD (L.), « *Un captif à Alger au XVIIIème siècle*, » R.H. XIII, 1880, pp. 325-339.

PRIMAUDAIE (E.de La), « *Le commerce et la navigation de l'Algérie avant la conquête française*, » R.A.C, I/2trim. 1860.

PRUVOST (R.), « *Une expédition anglaise contre les pirates d'Alger, 1620-1621*, » Cinquantenaire de la faculté des Lettres d'Alger, (1881-1931), Alger, pp. 413-435.

REBOUD (V.), « *Naufrage d'un corsaire Algérien sur les côtes du Roussillon en 1794*,» R A., 1872, pp. 219-232.

SACERDOCI (A.), « *La mission du Consul de Venise, Nicolas Rosalem*, 1753-1754,» R.A., 1952, pp. 64-104.

SANCHOS DE SOPRANIS (H.), « *Cadix e la pirateria turco-barbaresca en el siglo XVI*,» Arch. del Instituto de Estudios Africanos, VI, 1953, pp. 7-27.

SASIE (L.), « *La Marine Barbares*que, » in journal « L'Algérie, » 18 juillet 1928, p. 1.

SVAT SOUCEK, « *Certain Types do ships in ottoman turkish terminology*, » Revue Turcica, t.VII, 1975, pp. 233-249.

TONNELLE (A.), « *Les Corsaires Algériens*, » Revue d'Histoire de l'Armée, 2/1953, pp. 25-33.

TURBET-DELOF (G.), « *Noms de navires algériens au XVIIème siècle*. » Revue Internationale d'Onomastique, 3/1970, pp. 213-219.

TURBET-DELOF (G.), « *Bossuet et la question d'Alger au XVIIème siècle*, » in XVIIème siècle, n° 100/1973, pp. 63-67.

VEINSTEIN (G.), « *Les préparatifs de la campagne navale franco-turque de 1552 à travers les ordres du Diwan Ottoman*, » R.O.M.M., 1986, pp. 35-67.

VOVARD (A.), « *La marine des puissances Barbaresques, » Bull, de la Section de Géographie du Comité des Travaux Historiques et Scientifiques*, Paris, 1951, pp. 204- 210.

WATBLED (E.), « *La France et les Barbaresques au XVIIème siècle*, » Nouvelle Revue, t.84, pp. 368-388.

WATBLED (E.), « *L'expédition du Duc de Beaufort contre Djidjelli*, » R.A., 1873, pp. 215- 231.

Z.ELLER, « *Le convoi des vaisseaux marchands aux XVIème et XVIIème siècles*, » R.H.M.C., 3/1956, pp. 67-87.

c) Encyclopédie de l'Islam

« Bahr al rûm, » I, 963-965 (Dunlop D.M.)

« Bahriyya»

a) Marine arabe, Supp. p. 119 (Ehrenkrentz)

b) Marine mamelûk, I, 974-975 (Ayalon D.T)

c) Marine ottomane, I, 975-978 (Uzunçarsili)

« Dâr al sinâ'a»

a) Méditerranée Orientale

b) Occident, Océan Indien II, 132-134 (Colin G. S et Cohen Cl.)

« Kapudan Pacha, » IV, 571-572, (Ôzbarab salih)

« Kursân » V, 506-512 (Pellat, Ch.Imbert et Kelly J.B)

« Ghâzî » fi, 1068-1069 (Melikoff)

« Ghazw » H, 1079-1080 (Johnston T.M.)

« Safîna » Supp. 205-208 (KindermannH.)

3 - Dictionnaires spécialisés

GATEAU (A.), *Atlas et glossaire nautiques tunisiens*, 2 vol. Beyrouth, 1966.

GRUSS (R.), *Petit Dictionnaire de Marine*, 2ème édition, Paris, 1954.
HENNIQUE (P.A.), *Les collaborateurs et pêcheurs de la côte de Tunisie*, Paris, 1888.
JAL (A.), *Glossaire nautique pour les différents types de navires*, Paris, Firmin Diot Frères, 1848, 2 vols.
JURJEN DE LA GRAVIERE, *Glossaire des termes maritimes*, Paris, 1960.
LECOMTE (J.), *Dictionnaire pittoresque de Marine*, paris, 1825.
PAASCH (H.), *De la Quille à la Pomme du Mât. Dictionnaire de Marine*, F.A.A.E.I., Paris, 1937.
VIDAL-DUCLAIRBOIS, *Dictionnaire encyclopédique de Marine*, Paris 1793.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE EN LANGUE ARABE

A) OUVRAGES ANCIENS

1. Histoire

IBN KHÂLDÛN (ʿAbd ar-Rahman), *al-Muqadima* (Prolégomènes) chap. « qiyadat- al-ustûl » (Commandement des Escadres) Livre IH, chap. 34, Beyrouth, 3ème édition, pp. 447-454, Trad. V. Monteil, Beyrouth, 1967, H, pp. 517-526.

ANONYME, *Ghazawât 'Arrudj wa Khayr ad-Dîn,* (Exploits maritimes des frères Barberousse) Ma thèse de 3ème cycle, Aix, 1972.

AHMAD ACH-CHARIF AZ-ZAHHAR, *Mudhakkirât* (Mémoires...), Alger, S.N.E.D, 1974.

HAMDÂN IBN ʿUTHMAN KHUDJA, *al-Mir'at* (Le Miroir), Alger, S.N.E.D, 1975

2. Relations de voyages

TAMAGRUTI (Abû al Hasan ʿAli), *an-Nafha al-Miskiya*. (Fin du XVIème siècle)[30].

IBN ZAKUR AL-FÂSÎ (Abû ʿAbd Allah), *Nachr Azâhir al-Bustân*. (Fin du XVUlè1116 siècle)

AZ-ZAYYÂNÎ (Abû al-Qâsim), *at-Turjumana al-Kubrâ*. (Fin du XVIIIème siècle)

IBN HAMADÛCH (ʿAbd ar-Razzâq), *Fasl al-Maqal*. (XVIIIème siècle), Alger, S.N.E.D, 1983.

B) TRAVAUX MODERNES

1. Livres

NÛR AD-DÎN (ʿAbd al-Qadir), *Sahafât min Târikh al-Djazâ'ir.* (Pages d'histoire de la Régence d'Alger), Alger, 1965.

MADANI (Ahmad Tewfik), *Harb Thalâtkat mi'a-t-sana* (1492-1729) (La guerre de trois cents ans), Alger, S.N.E.D., 2ème édition, 1976.

2. Articles de revues

BELHAMISSI (Moulay), « Alger et la Course au XVIème siècle, » R.H.C.M., 4/1968, pp. 7-18.

BELHAMISSI (Moulay), « *L'Attaque de Charles Quint contre Alger, entre les sources musulmanes et les sources occidentales*, » R.H.C.M., 6-7/1969, pp. 34-56.

BELHAMISSI (Moulay), « *La Libération d'Oran en 1708*, » R.H.C.M., 9/1970, pp. 55-75.

BELHAMISSI (Moulay), « *A Propos des relations algéro-espagnoles, le traité de paix de 1786*, » R.H.C.M., 11/1974, pp. 5-22.

BELHAMISSI (Moulay), « *Les relations entre l'Algérie et l'Eglise Catholique à l'époque ottomane (1516-1830)*, » *Majallaî at-Tarikh*, 1980, pp. 49-85.

BELHAMISSI (Moulay), « *Relations entre Algériens et Italiens à l'époque ottomane*, » Revue Evolution, avril 1980, pp. 58-64.

BELHAMISSI (Moulay), « *L'espionnage européen dans la régence et les mesures prises pour le combattre*, » Revue al-Bâhith, n° 3, pp. 16-29.

3. Dictionnaires

DARWÎCH an-NUKHA1LÎ, *as-Sufun al islâmiya 'ala hurûf al-mu'djam*, Le Caire, 1974.

MUHAMMAD BÂCHÎR al KÂFÎ, *Qâmûs al-moustalahât al-bahriya*, Beyrouth, 1981.

[1] La convention, signée le 5 juillet 1830, entre De Bourmont et Dey Husayn ne dit mot sur cette marine tant décriée.

[2] A.C.C.M. Série MR 46.1.1.41. Notons que pendant tout ce temps, les navires français allant à Alexandrie, devaient passer obligatoirement par Malte et y attendre l'escorte et ce, pour échapper aux pirates grecs.

[3] A.N.Aff.Etr. Correspondance politique, Turquie, 260, f° 5.

[4] A.N.Aff.Etr. Correspondance politique, Egypte I, f° 218-219.

[5] Même source : Lettre de Huder à Polignac, adressée d'Alexandrie le 23 février, Huder fut envoyé deux fois en mission en Egypte par le Général Guilleminot en 1830.

[6] A.N.Aff.Etr. Correspondance politique, Egypte I, f° 275-278.
« Le travail» d'Huder passa par deux phases pour récupérer Mustapha Raïs :
« Après avoir pesé les inconvénients et les avantages de ce moyen, j'ai devoir m'attaquer droit à l'Amiral... Je le fis sonder par une tierce personne dont je suis sûr et en qui, Mustapha a, dès longtemps, placé une entière confiance... Ce matin, nous nous sommes abouchés, secrètement, et sans interprète ; j'ai renouvelé mes propositions, je lui au répété qu'une expédition formidable allait être dirigée de France contre Alger, qu'il ne restait plus à cette place aucune chance, qu'il n'y avait point d'honneur à rester dans une maison sur le point de s'écrouler... Je lui ai conseillé de s'attacher à notre char...»

[7] Claussoles, *L'Algérie Pittoresque*, I, p. 215.

[8] On verra que la France en avait trouvé plus que treize.

[9] *De l'établissement des Français,* (1835), II, p. 77.

[10] Rapport de l'Intendant en Chef, Baron Denniée 28 juillet 1830.

[11] Chasseriau, Vie de l'Amiral Dupeiré, Paris, 1878, pp. 462-463.
La Primaudaie (E.de), parlant de la marine algérienne, décrit sa triste fin : « Vingt chébecs armés d'un canon de fer, ces bâtiments qui ne sortaient pas depuis quatre ans, par suite d'un blocus rigoureux, étaient, pour la plupart, en très mauvais état. On fut même obligé de démolir la frégate et une des corvettes qui servirent de combustibles aux soldats. » (*Commerce et Navigation*, p. 29).

[12] Lettre au Commandant Prélat, Alger, 30 août 1830.

[13] Quelques variantes avec le rapport de l'interprète Bianchi ainsi : « Nimeti Khouda» (le don de Dieu) a 18 canons, « Feth al Islâm» , une goélette, porte 24 canons, la « Tougarga» : 14; « Sureïna» sans canon ; « Chaïni Derya» (le faucon de mer), sans canon ; le chébec « Majorca» , 20 canons.
Cité par Klein, *Feuillets II*, vol. 6 (1913), pp. 85-86.

[14] *Alger sous la domination française...*, pp. 6-7.

[15] Du Barrail (Génl), *Mes Souvenirs*, Paris, 1894, t.I, pp. 23-24 et 35-36.

[16] Ainsi s'exprimait le consul Deval... A.N.Aff.Etr. *Mémoires et Documents*, t. 14 (Alger).

[17] Lettre de présentation et pétition. A.C.C.M. Série MR 46.1.44.

[18] Le Congrès de Paris, en août 1856, approuva une déclaration protégeant non seulement les intérêts appartenant à des Etats neutres, mais la propriété de sujets d'Etats belligérants dans le cas où elle se trouve à bord de navires neutres. Signalons, que dans les traités conclus entre Alger et les Etats européens, de pareils principes avaient fait l'accord des contractants.

[19] Amiral Baijot et Savants, *Histoire Mondiale de la Marine*, p. 173.

[20] Mémoire à Richelieu, novembre 1626.

[21] Chaillou (L) signale deux importants fonds d'archives à Toulon relatifs aux Régences du Maghreb : Le Fonds Fontan et celui de Mme D... fonds mis à contribution dans diverses publications.

[22] Conservé aux Archives des Bouches du Rhône, IX B 171.

[23] Archives rapatriées des Postes de Constantinople. Il s'agit d'archives politiques anciennes de l'Ambassade de France à Constantinople.

[24] Dix-huit furent signés au XVIème siècle ; vingt-sept au XVIIème siècle et quatorze au XIXème siècle. Une grande partie concerne les concessions d'Afrique. Cependant, dans presque tous, la marine algérienne tient une place importante.

[25] A.N.Marine B7/49 ; A.N.*Mémoires et Documents*, t. 1, Alger (1825) ; t. 12 (1604-1715) ; 1.14 (1790- 1827) ; A.N.Aff.Etr. B1 115-39B III-322 ; A.C.F.A. (Aix 1 A 176).Rouard de Card, *Traités de la France avec les pays de l'Afrique du Nord*, Paris, Pedone, 1906 [B.N. Alger 55425] X, *Recueil de traités entre la France et la Régence d'Alger et le Sultan du Maroc de 1619 à 1684*, S.D.

[26] Plus de 36 traités et conventions furent signés. La plupart reproduisent le traité de 1689, entre la France et la Régence. Deux problèmes dominent les accords, le rôle de la marine algérienne et le sort des captifs chrétiens.

[27] (7) : A.N.Aff.Etr. Mémoires et Documents, t. 33, Italie – Toscane ; A.N.Aff.Etr. B III - 322. Mémoires et Documents, t. 10, 14, 16 ; A.N.Marine, B7/49.

[28] Liste des ouvrages essentiels, le reste sera cité dans le texte ou les notes.

[29] Une classification d'ouvrages par thème aurait été préférable. Cependant plusieurs sujets se trouvant abordés dans un même livre, il est difficile de suivre cette méthode.

[30] La partie algérienne de ces trois relations de voyage a été publiée avec commentaires et notes par nos soins: L'Algérie vue par les voyageurs marocains à l'époque ottomane, Alger, S.N.E.D., 1ère éd., 1981, 2ème éd., 1983.

BACK NEXT

Copyright (c) 1999 Unicitylight.info. All rights reserved.